WAFFEN-ARSENAL S-48
VK: 19,80 DM

Sonderband S-48

Waffen-Arsenal

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte

PANZERKAMPFWAGEN I
und seine Abarten

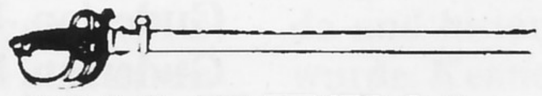
Wolfgang Fleischer

Panzerkampfwagen I (MG) (Sd.Kfz.101) Ausführung A während einer Feldparade, Mitte der 30er Jahre. Mit dem auf dem Wimpel des Führungsfahrzeuges gezeigte Totenkopfsymbol knüpfte man direkt an die Tradition der deutschen Kampwagentruppe des Ersten Weltkrieges an. Es war unter anderem auch auf dem nach 1918 verliehenen Kampfwagenabzeichen zu finden.

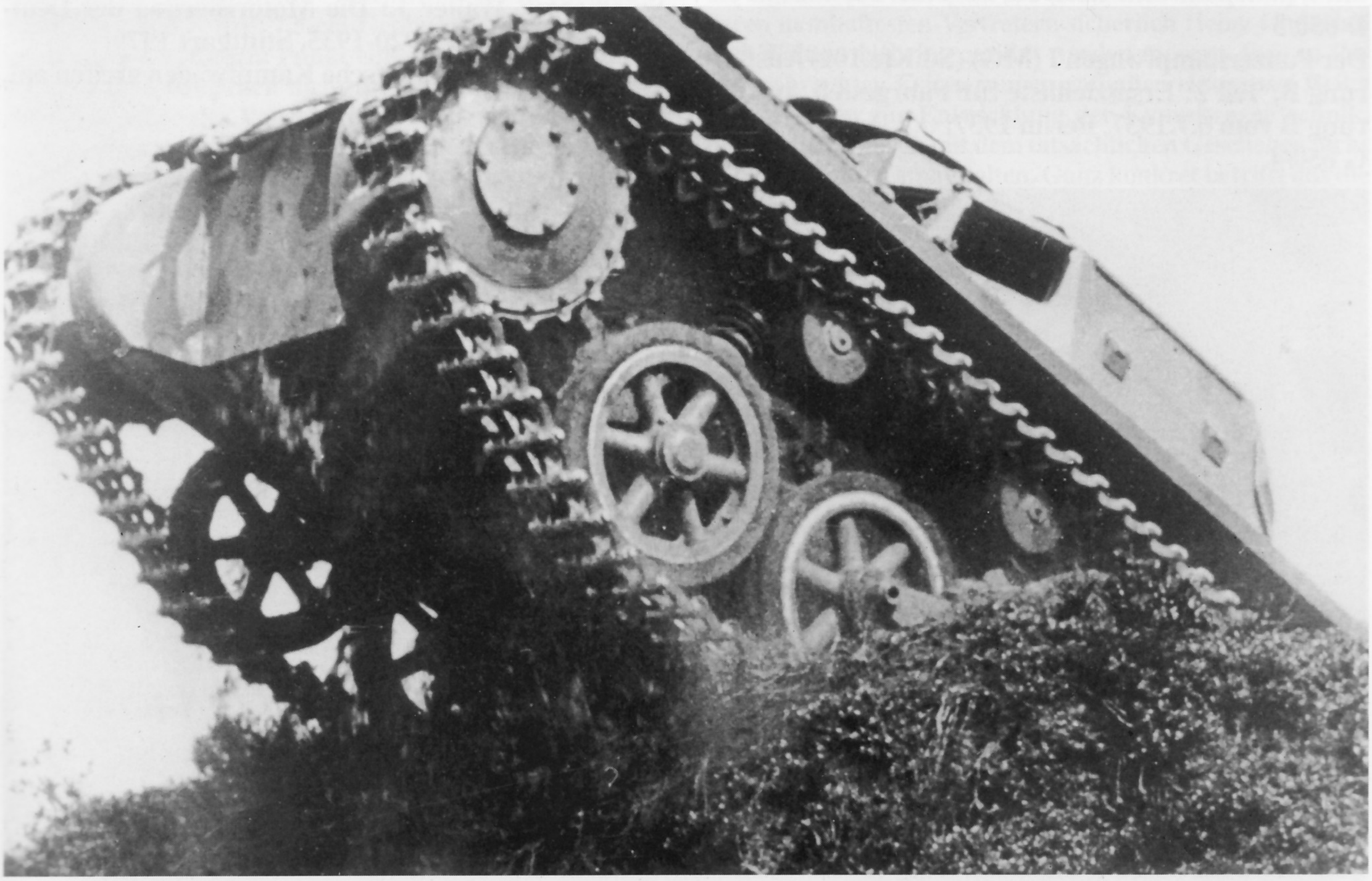
Sonderband S-48

Waffen-Arsenal

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



WAFFEN-ARSENAL



„Erst der Sieg der Motorkraft ... schuf die Voraussetzungen für die Lösung des Problems, ausreichenden Panzerschutz mit gesteigerter Beweglichkeit zu vereinigen." Kommentar zur Entwicklung der Panzerwaffe aus dem Jahr 1936.

PANZERKAMPFWAGEN I

UND SEINE ABARTEN

Wolfgang Fleischer

PODZUN-PALLAS-VERLAG • 61200 Wölfersheim-Berstadt

BILDNACHWEIS

Cayè (1), Eiermann (24), Fleischer (52), Göb (6), Heinrich (3), Hoppe (8).

DANKSAGUNG

Der Autor möchte Herrn Gerhard Elser und Herrn Sepp Göb für Ihre Hilfe und Unterstützung danken.

QUELLEN- UND LITERATURANGABEN

D 636/1
Gerätebeschreibung und Bedienungsanweisung zum Aufbau des Panzerkampfwagen I (MG) (Sd.Kfz.101) mit Beladeplan vom 1.4.1936, Berlin 1936;
D 650/3
Der Panzerkampfwagen I (MG) (Sd.Kfz.101) Ausführung B, Teil 2: Ersatzteilliste für Fahrgestell Ausführung B vom 6.7.1937, Berlin 1937;
G 650/4
Panzerkampf I (MG) (Sd.Kfz.101) Ausführung B, Gerätebeschreibung und Bedienungsanweisung mit Bildanhang vom 23.2.1938, Berlin 1938;
Kraftfahr-Merkblatt der Schule für Heeresmotorisierung, Technische Lehrabteilung, Wünsdorf 1940;
Esser, Willi Dokumentation über die Entwicklung und Erprobung der ersten Panzerkampfwagen der Reichswehr, München o.J.;
Guderian, Heinz: Achtung - Panzer, Stuttgart o.J.;
Guderian, Heinz: Erinnerungen eines Soldaten, Stuttgart 1986;
Kauffmann: Panzerkampfwagenbuch, Berlin 1939;
Nehring, Walther: Panzervernichtung, Berlin 1941;
Nehring, Walther: Die Geschichte der deutschen Panzerwaffe 1916 bis 1945, Augsburg 1995;
Spielberger, Walter J.: Die Motorisierung der Deutschen Reichswehr 1920-1935, Stuttgart 1979;
Volckheim, Ernst: Deutsche Kampfwagen greifen an!, Berlin 1937;

Zur Ausbildung der Panzerfahrer gehörte das Durchfurten von Wasserhindernissen. Die Watfähigkeit des Panzerkampfwagen I ist mit 60 cm angegeben.

© Copyright, 1997
Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks beim PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH,
Kohlhäuserstr. 8
61200 WÖLFERSHEIM-BERSTADT
Tel. 0 60 36 / 94 36 - Fax 0 60 36 / 62 70

Verantwortlich für den Inhalt ist der Autor.

Das WAFFEN-ARSENAL
Gesamtredaktion: Horst Scheibert

Technische Herstellung:
VDM Heinz Nickel, 66482 Zweibrücken

ISBN: 3-7909-06 20 - 4

Vertrieb:
Podzun-Pallas-Verlag GmbH
Kohlhäuserstr. 8
61200 Wölfersheim-Berstadt
Telefon: 0 60 36 / 94 36
Telefax: 0 60 36 / 62 70

Alleinvertrieb
für Österreich:
Pressegroßvertrieb Salzburg
5081 Salzburg-Anif
Niederalm 300
Telefon: 0 62 46 / 37 21

Verkaufspreis für Deutschland: 19,80 DM, Österreich: 145,00 Schilling, Schweiz 19,00 sfr.

Für den österreichischen Buchhandel: Verlagsauslieferung Dr. Hain, Industriehof Stadlau, Dr. Otto-Neurath-Gasse 5, 1220 Wien

PANZERKAMPFWAGEN I (MG) (SD.KFZ.101) UND SEINE ABARTEN

1. LEGENDENBILDUNG

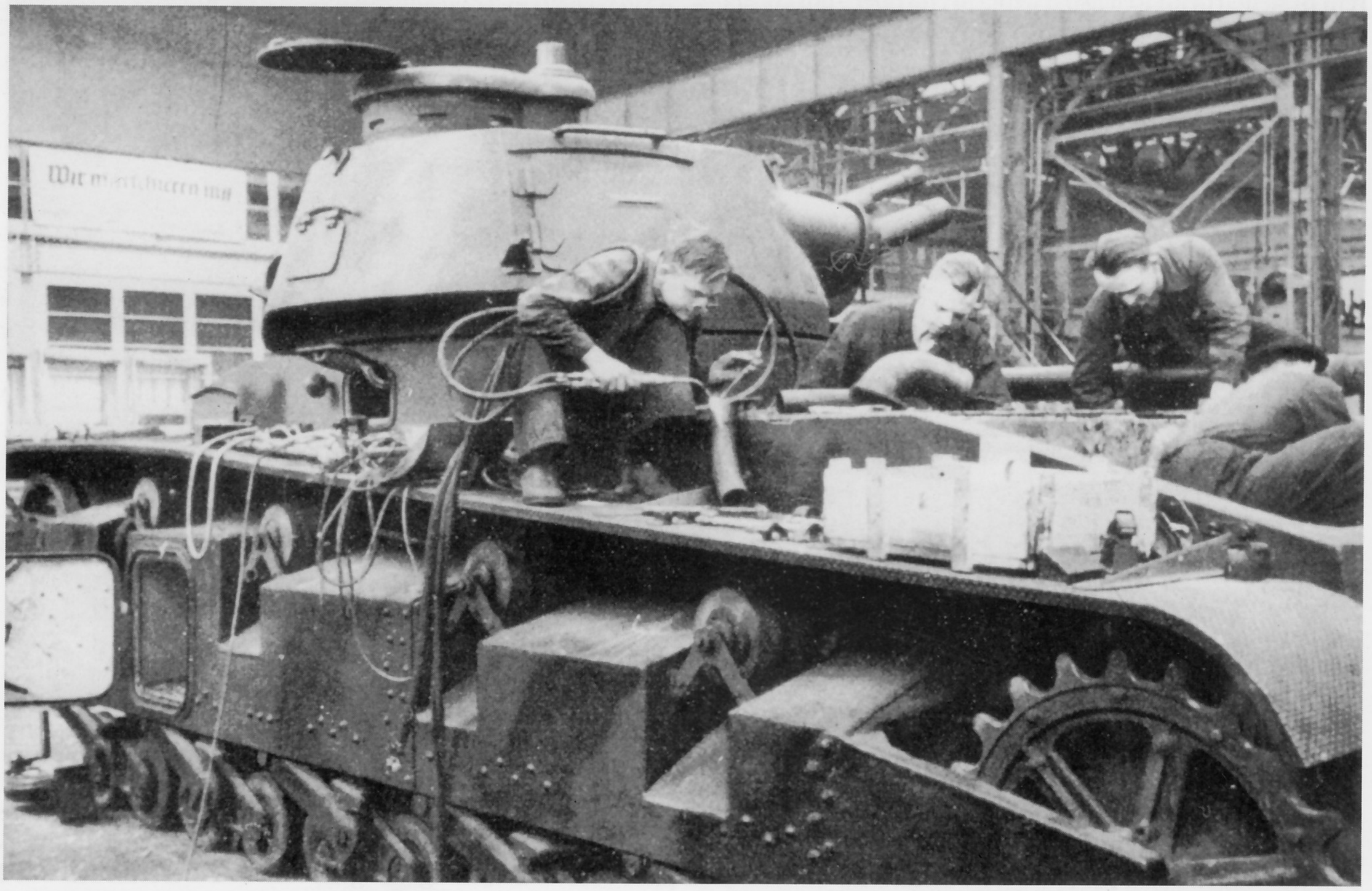
Der erste Panzerkampfwagen der serienmaßig für die deutsche Kraftfahrkampftruppe hergestellt worden ist, erhielt die offizielle Bezeichnung Panzerkampfwagen I (MG) (Sd.Kfz.101). Im Sprachgebrauch der Soldaten hieß er einfach nur „Krupp-Sport". Das bemerkenswert kleine, nur schwach gepanzerte und mit zwei Maschinengewehren bewaffnete Kampffahrzeug prägte das Bild dieser Truppe bis in den Zweiten Weltkrieg hinein. Verglichen mit den, zum Ende der 20er Jahre entwickelten und erprobten Panzerkampfwagen „Leichttraktor" und „Großtraktor", deren Bewaffnung aus 3,7- bzw. 7,5-cm-Geschützen bestand, stellte er zumindest in diesem Punkt einen Rückschnitt dar. Der Kampfwagen entsprach nicht im Entferntesten dem, was die Theoretiker des Panzerkrieges in Deutschland, wenn auch zu einem späteren Zeitpunkt als allgemein dargestellt, für die Ausstattung einer leistungsfähigen Panzertruppe des deutschen Heeres gefordert hatten. Wie kam es zu seiner Entwicklung?

Die Geschichte der deutschen Panzertruppe ist von zahlreichen Legenden umrankt. Legende Nummer Eins, war noch für die Zeitgenossen des Panzerkampfwagen I bestimmt. Dazu schrieb Ernst Volkheim im Vorwort seines 1937 erstmals verlegten Buches „Deutsche Kampfwagen greifen an! Erlebnisse eines Kampfwagenführers an der Westfront 1918": „Der Führer schuf die neue Wehrmacht und mit ihr die stolze neue Panzertruppe, die zum ersten Mal seit ihrem Bestehen beim Reichsparteitag in Nürnberg am 16. September 1935 ihr Können in der Öffentlichkeit zeigen und vor ihrem Schöpfer, dem obersten Befehlshaber der deutschen Wehrmacht, in Parade vorbeimarschieren durfte". Damit war der Schöpfungsgedanke personifiziert auf die Entstehung der Panzertruppe übertragen. Eine Darstellung, die bis zum Ende des Dritten Reiches für Propaganda und historische Aufarbeitung gleichermaßen prägend wurde. Kenner wissen, daß die Diskussion über die Gliederung, den Einsatz und die Technik der Panzertruppe erst zum Beginn des Zweiten Weltkrieges, nachdem sich greifbare militärische Erfolge eingestellt hatten, verstummte.

Nach dem Krieg fand die Legendenbildung in bunter Vielfalt ihre Fortsetzung. Nicht ganz unbeteiligt daran waren die eigentlichen Schöpfer der deutschen Panzertruppe, zu deren namhaftesten Vertretern sicherlich Heinz Guderian und Walther Nehring gezählt werden müssen. Ihre zu Papier gebrachten Erinnerungen enthalten eine ganze Reihe von Angaben zur Entwicklung der Kampfwagentechnik, die einem Vergleich mit dem tatsächlichen Geschehen nicht in allen Punkten standhalten. Ganz konkret betrifft das die Konzeption, die im Jahr 1930 Anlaß zur Konstruktion des späteren Panzerkampfwagen I gegeben hatte. Weiterhin betrifft das den Zeitpunkt, an dem endgültig Klarheit über die zukünftige Ausstattung der Panzerabteilungen bestand. Er ist Ende November 1934 datiert; damit später als allgemein dargestellt. So entstand der Eindruck, daß die theoretischen und praktischen Voraussetzungen für die Entwicklung der fahrzeug- und waffentechnischen Komponente in jeder Hinsicht planmäßig und folgerichtig verlaufen sei. Legende Nummer zwei. Es stimmt auch nicht, daß dieser Prozeß lediglich von einigen hohen Militärs behindert worden wäre, die dem Aufbau der Panzertruppe aus tiefver-

Eine wichtige Rolle beim Aufbau der Kampfwagentruppe des Heeres spielte das Kraftfahrlehrkommando Zossen (Kommandeur Major Harpe). Es war Anfang April 1934 von Berlin-Moabit auf den Truppenübungsplatz Zossen verlegt worden. Die ersten Panzerkampfwagen trafen in der zweiten Hälfte des Jahres 1934 ein. Bereits im Frühjahr 1935 war die Ausbildung soweit fortgeschritten, daß Kompaniebesichtigungen durchgeführt werden konnten.

Am 1. Juli 1934 folgte die Aufstellung des Kraftfahrlehrkommando II in Ohrdruf. Ende Februar 1935 trafen die ersten Panzerkampfwagen I (MG) (Sd.Kfz.101), Ausführung A auf dem verhältnismäßig kleinem Truppenübungsplatz unweit von Gotha ein. Das hügelige, stark mit Geröll durchsetzte Gelände forderte von den Besatzungen der Kampffahrzeuge vollen Einsatz.



Er steht hinsichtlich seiner Größe, seines Gewichtes und seiner Feuerkraft in einem auffälligen Kontrast zum Panzerkampfwagen I - der als Durchbruchspanzer konzipierte Rheinmetall-Prototyp des „Neubaufahrzeug". Gewicht über 23 Tonnen, sechs Mann Besatzung, eine 13 bis 15 mm dicke Panzerung und die Bewaffnung mit zwei Kanonen (3,7- und 7,5-cm) und drei Maschinengewehren (7,92-mm) gehörten zu seinen Merkmalen.

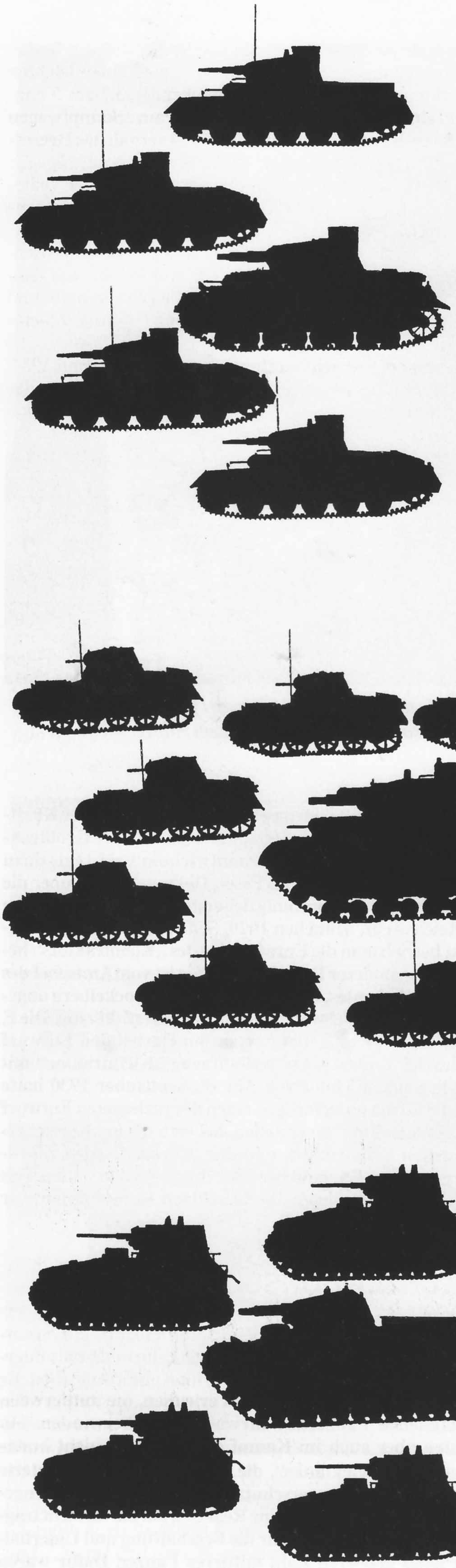
Eine wirkungsvolle Demonstration für die Presse - ein Panzerkampfwagen I (MG) (Sd.Kfz.101), Ausführung A beim Umlegen einer Ziegelmauer. In der praktischen Ausbildung gehörten solche Übungen nicht zum Alltag. Vielfach waren Schäden und aufwendige Reparaturarbeiten die Folge.

wurzelten nostalgischen Erinnerungen und technischem Unverständnis heraus ein kategorisches Nein entgegensetzten. Sicherlich, es gab auch entwicklungstechnische und wirtschaftliche Probleme. Sie konnten überwunden werden. Die Wahrheit sah doch so aus, daß die Jahre zwischen 1928 und 1934 von entscheidender Bedeutung für die Entwicklung der Kraftfahrkampftruppe waren. Die Theoretiker des Panzerkrieges wurden zu Praktikern. Auf der Suche nach akzeptablen waffen- und fahrzeugtechnischen, wie auch taktischen Lösungen ließen sich jähe Wendungen nicht vermeiden. Der Panzerkampfwagen I selbst widerlegt den Eindruck eines geradlinigen Verlaufs dieser Entwicklung.

Guderian, der im Sommer 1929 anläßlich einer Geländebesprechung, bei einer der beiden Manöverparteien, schon den Einsatz einer Panzerdivision vorgesehen hatte, schrieb später selbst, daß sich für ihn bis zum Herbst des Vorjahres noch keine Gelegenheit ergeben habe, in einem „Tank" zu sitzen. Es ist schon aus diesem Grund unwahrscheinlich, von klaren Vorstellungen über die Konfiguration der zukünftigen deutschen Panzerkampfwagen zu einem so frühen Zeitpunkt zu sprechen. Walther Nehring, seinerzeit als Hauptmann Chef der 1. Kompanie der 6. Kraftfahrabteilung in Münster schrieb: „Die in Verbindung mit dem „Unternehmen Kama" entwickelten, etwa ab 1928 verfügbaren Kampfwagen-Versuchstypen entsprachen nicht mehr den militärischen Forderungen taktischer und technischer Art . . . Es mußten daher neue Modelle gefertigt werden, wie sie später in den Panzerkampfwagen III und IV verwirklicht worden sind. Da diese Typen ... nicht vor 1933/36 als serienreif erwartet werden konnten, entschloß man sich, zunächst einen leichten Kampfpanzer ... nach dem Muster des Carden Lloyd-Fahrgestells zu entwickeln, ..." Ähnlich schreibt Guderian in seinen „Erinnerungen eines Soldaten". Dabei hatte er noch in Sommer 1932 bei einem Besuch von Kama, im Einvernehmen mit dem anwesenden Inspekteur der Kraftfahrtruppe, General Lutz, gefordert „ ... daß der Großtraktor mit Hochdruck weiterzuentwickeln" sei (vgl. dazu Oberst a.D., Dipl.Ing. Willi Esser, Dokumentation über die Entwicklung und Erprobung der ersten Panzerkampfwagen der Reichswehr, München 1979, Seite 50). Zu diesem Zeitpunkt betrieb man die Entwicklung des „Kleintraktors" bereits mit besonderer Dringlichkeit. Sie ist vom Amtschef des Heereswaffenamtes, General von Vollard Bockelberg angeordnet worden. Ziel war ein leichtes Panzerfahrzeug. Die F. Krupp AG in Essen stellte schon im Herbst den Entwurf für das 3,5 Tonnen schwere Fahrzeug „Kleintraktor" mit vorn liegendem Motor vor. Am 18. September 1930 hatte man die Firma aufgefordert, einen überarbeiteten Entwurf des „Kleintraktor" zu erstellen, bei dem die in „Kama" gesammelten Erfahrungen und das neueste Carden Lloyd-Fahrgestell aus England berücksichtigt werden sollten. Das erste Fahrgestell dieser überarbeiteten Konstruktion war Ende Juli 1932 fahrbereit.

2. KONZEPTIONSSUCHE

Mit der Entwicklung des „Kleintraktor" folgten die verantwortlichen Männer in der Reichswehr einem damals international durchaus gängigen Trend im Kampfwagenbau. Er hatte seinen Ausgangspunkt in dem zu dieser Zeit in allen theoretischen und praktischen Fragen der Panzerentwicklung führenden England genommen. Unterschieden wurde danach in „Begleittanks", die den Angriff der Infanterie mit ihren unter Panzerschutz befindlichen Maschinengewehren begleiten sollten. Eine Reaktion auf die als nicht tragbar angesehenen Kosten für die Beschaffung und Unterhaltung einer größeren Zahl mittlerer Panzer. Dafür waren



1934

1932

1928

Taktisch-technische Konzeptionen in der deutschen Kampfwagenentwicklung 1928 bis 1934.

WF

Ende der 20er Jahre in England „ganz leichte Zweimanntanks“ aufgekommen. Sie sind, so schrieb einer der ersten Chronisten der Kampfwagenentwicklung, Fritz Heigl im Mai 1930, „. . . wie der Carden-Lloyd, glänzend geeignet in Tausenden hergestellt zu werden und so das Schlachtfeld zu überfluten“.
Daneben sah man sogenannte „Einbruchstanks“ vor; mittlere und schwere Panzerkampfwagen mit starker Kanonen- und Maschinengewehrbewaffnung in mehreren Türmen. Ihre Aufgabe bestand vornehmlicher darin, den Angriff und Durchbruch im Stellungskrieg zu erzwingen. Notfalls mußten sie geeignet sein, die Wirkung der Artillerie zu ergänzen. Als Vorbilder dienten die Schlachtkreuzer der Seestreitkräfte.
Folgerichtig war im August 1932, als der erste „Kleintraktor“ in die Erprobung ging, in Deutschland auch die Entwicklung eines 20-Tonnen-Panzerkampfwagen mit zwei Kanonen und mehreren Türmen angeordnet worden. Zwei Prototypen und drei Versuchsfahrzeuge sind bis 1935 zur Fertigstellung gekommen („Neubaufahrzeug“). Die Tatsache, daß in Deutschland die Entwicklung völlig anders gearteter Kampfwagenprojekte verfolgt worden ist, löste bei den am „Kama“-Projekt in Rußland beteiligten Offizieren einiges Erstaunen aus. Sie kamen im September 1933 mit sechs „Großtraktoren“ und vier „Leichttraktoren“ nach Deutschland zurück und hatten diese Panzerkampfwagen in jahrelanger mühevoller Arbeit eingehend erprobt. Umsonst war ihre Tätigkeit dennoch nicht gewesen; sie brachte wertvolle Erkenntnisse für die technische und taktische Ausbildung. Nach einem kurzen Zwischenspiel, das durch die Entwicklungen „Kleintraktor“ und „Neubaufahrzeug“ gekennzeichnet war, fiel dann am 1. November 1934 eine endgültige Entscheidung in der Frage der Panzerausstattung für ein 36 Divisionen umfassendes Reichsheer. In den Panzerabteilungen sollten drei Kompanien einen leichten Panzerkampfwagen mit panzerbrechender 3,7-cm-Kanone- und eine Kompanie einen mittleren Panzerkampfwagen mit 7,5-cm-Kanone erhalten. Noch 1934 vergab das Heereswaffenamt, Waffenprüfwesen VI, Entwicklungsaufträge für einen 15-Tonnen Panzer (Typ Zugführerwagen, den späteren Panzerkampfwagen III) und einen 18-Tonnen-Panzer (Typ Bataillonsführerwagen, den späteren Panzerkampfwagen IV). Interessant ist, daß man nun zu einem taktisch-technischen Konzept zurückkehrte, welches bereits dem Leicht- und dem Großtraktor zugrunde gelegen hatte und überdies deren Bewaffnung mit einer 3,7-cm- bzw. 7,5-cm-Kanone beibehielt.
Es war also die Arbeit der Jahre zwischen 1928 und 1934, die zu einer Entscheidung über das endgültige Konzept der Panzerbewaffnung in einer zukünftigen starken deutschen Wehrmacht geführt hatte. Charakteristisch für sie war zunächst die Leicht- und Großtraktorentwicklung, bei denen es sich um verbesserte Konstruktionen der im Ersten Weltkrieg eingesetzten Tanks handelte. Ab Anfang der 30er Jahre machte sich der englische Einfluß bemerkbar. Ergebnis war die Entwicklung des „Kleintraktors“ und die Versuche mit den „Neubaufahrzeugen“. Beides wurde abgebrochen, weil sich die leichten, nur mit Maschinengewehren bewaffneten Kampfwagen zu schwach erwiesen, die mittlerweile entstandenen Panzerabwehrwaffen zu überwinden. Sie konnten aber auch im Kampf gegen Panzer nicht bestehen. Erkenntnisse, die im Spanischen Bürgerkrieg ihre Bestätigung fanden.
Die großen mehrtürmigen Panzerkampfwagen zeigten sich als zu groß und unbeweglich; außerdem war die Führung der mehrköpfigen Besatzung im Gefecht ein nicht gelöstes

Noch im März 1938 verfügte die 2. Panzerdivision (Würzburg) fast ausschließlich über Panzerkampfwagen I und II in ihrem Bestand. Im Bild eine gemischt ausgestattete Panzerabteilung ... während eines Aufmarsches in Nürnberg.

Der Panzerkampfwagen I (MG) (Sd.Kfz.101), Ausführung B verfügte mit seinem 6-Zylinder-Maybach-Motor NL 38 (100 PS) über größere Leistungsreserven gegenüber der A-Ausführung (16,6 PS/Tonne an Stelle 10,5 PS/Tonne). Feuerkraft und Panzerschutz waren gleich.

Ein Zwischenfall ohne Folgen beim Panzerregiment 5. Der Versuch des Panzerfahrers seinen Panzerkampfwagen I (MG) (Sd.Kfz.101), Ausführung B möglichst schnell zurückzusetzen führte zu diesem Auffahrunfall.

Problem. Im Kampf wären sie zuerst der Panzerabwehr zum Opfer gefallen, womit die Leichtkampfwagen ohne Unterstützung blieben. Einen Ausweg boten Panzerkampfwagen, die generell über Kanonenbewaffnung verfügten. Die Diskussion über die Zukunftspanzer fand in der zweiten Hälfte 1934 einen Abschluß mit der Auftragsvergabe für

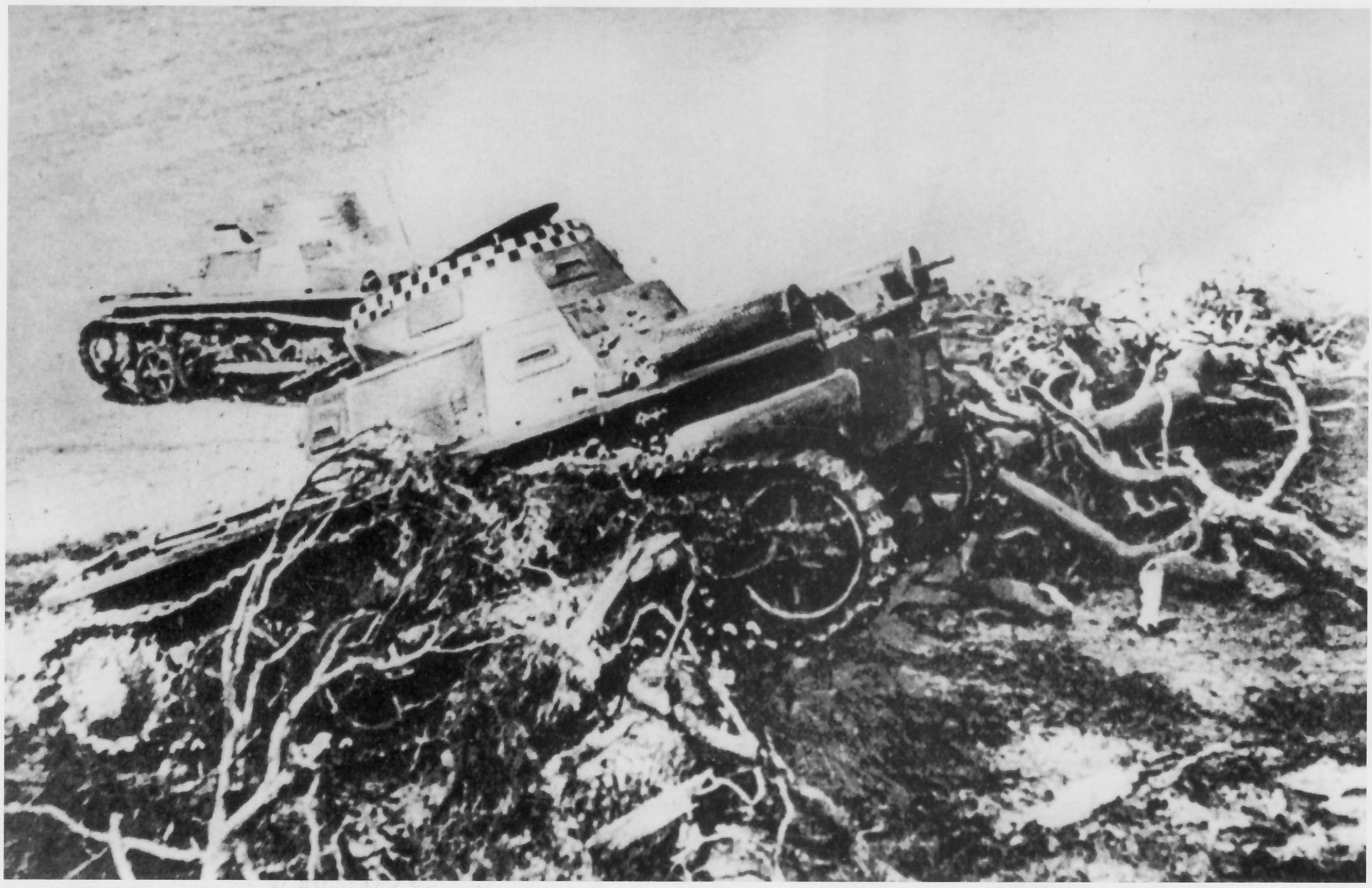
• den Geschützkampfwagen (3,7-cm) (Vs.Kfz.619) mit der Tarnbezeichnung Zugführerwagen (ZW);

• den Geschützkampfwagen (7,5-cm) (Vs.Kfz.618) mit der Tarnbezeichnung Bataillonsführerwagen (BW)

Die Entwicklung des Maschinengewehr-Kampfwagens (2cm) (Vs.Kfz.622) mit der Tarnbezeichnung LaS 100 stellte lediglich die Erfüllung einer schon beim „Kleintraktor" erhobenen Forderung nach Bestückung mit einer 2-cm-Waffe dar und war eine Übergangslösung.

Aufstellung einer Panzerkompanie zur „Führerparade" im Jahr 1937. Von den 21 Panzerkampfwagen I gehörten sieben zur A- und 14 zur B-Ausführung.

Panzerkampfwagen I (MG) (Sd.Kfz.101), Ausführung A im Gelände. In der Fahrvorschrift wurde empfohlen. Hänge möglichst im rechten Winkel anzufahren. Beim Befahren starker Steigungen sollte nur soviel Gas gegeben werden, daß der Motor gerade noch durchzog um so der Kette Zeit zum Greifen zu geben.



Hindernisse (Gräben, Mauerreste, Baumstämme usw.) waren möglichst in den niedrigen Gängen zu nehmen. Das Lenken beim Abwärtsfahren von Hängen war bis auf kleine Einschläge möglichst zu vermeiden. Wendungen auf der Stelle sollten nur in Notfällen ausgeführt werden. Im Bild: Panzerkampfwagen ((MG) (Sd.Kfz.101), Ausführung A beim Panzerregiment 3 vor dem Krieg.

3. TRUPPENPRAXIS

Worin bestand nun der Wert des Panzerkampfwagen I für den Aufbau der Panzertruppe des Heeres? Im Herbst 1935 waren die ersten drei Panzerdivisionen des Heeres aufgestellt worden. Ihre Sollausstattung umfaßte immerhin 561 Panzerkampfwagen - ein Ausstattungsziel das erst Anfang 1937 erreicht worden sein dürfte. In der Masse erhielten sie Panzerkampfwagen I (MG) (Sd.Kfz.101). Von der Ausführung A sind zwischen dem Juli 1934 und dem Juni 1936 618 und von der B-Ausführung von August 1935 bis Juni 1937 675 zu Auslieferung gekommen. Hinzu kamen insgesamt 190 kleine Panzerbefehlswagen (Sd.Kfz.265), wovon nur sechs der A-Ausführung zugeordnet werden können. Von den 164 Instandsetzungskraftwagen I ist der größere Teil schon sehr bald für Fahrschulzwecke genutzt worden, um den sprunghaft steigenden Bedarf an Panzerfahrern abzusichern. Die ersten Fahrschulwagen hatte die Truppe bereits im Sommer 1934 erhalten. Bis dahin waren „Rübezahl"-Schlepper für den Zweck genutzt worden.
Das Kraftfahrlehrkommando Zossen erhielt im Frühjahr 1935 für jede Kompanie 21 Panzerkampfwagen I. Damit konnten drei Züge zu je sieben Kampfwagen aufgestellt werden; der 4. Zug mußte zunächst mit Attrappen weiter üben. Neben der Tatsache, daß die Industrie Erkenntnisse in der Serienfertigung von Panzerkampfwagen sammeln konnte, war das der eigentliche Wert, der sich mit dem „Krupp-Sport" verband: Die Truppe bekam Gelegenheit mit richtigen Panzern Ausbildung durchzuführen. Erfahrungen im Umgang mit der Technik, in der Taktik und Logistik wurden gesammelt, Soldaten und Panzerführer aller Ebenen ausgebildet und schließlich ermöglichte die große Zahl vorhandener Panzer die Verbandsausbildung. Den ersten Marsch auf Ketten führte das Kraftfahrlehrkommando Zossen von Zossen nach Potsdam und zurück im Juni 1935 durch. Dabei gezeigte Mängel verstärkten das Mißtrauen und die Kritik bei vorgesetzten Dienststellen und Beobachtern gegenüber der neuen Waffe. Auch bei dem im Herbst 1937 erstmalig durchgeführten großen Wehrmachtmanöver im Raum Neustrelitz, an dem 800 Panzerkampfwagen teilnahmen, zeigten sich Mängel. Nehring schreibt dazu: „Nachschub und Instandsetzung der Panzereinheiten hatten tatsächlich ungenügend gearbeitet: Hier lagen Panzer ohne Betriebsstoff, dort technisch ausgefallene Schadpanzer fest. Es fehlte bei den sehr schnell aufgestellten Truppen noch an Organisation und Erfahrung. Mit negativer Befriedigung wurde diese Tatsache (von einem Teil der Generalstabsoffiziere) festgestellt, ironisiert und in bezug auf die ganze Waffengattung verallgemeinert": Ohne den Panzerkampfwagen I wären solche Mangel nicht zutage getreten, hätten mit der notwendigen Klarheit auch nicht erkannt werden können. An ihrer Beseitigung wurde mit Nachdruck gearbeitet.
Dem Panzerkampfwagen I eigene technische und taktische Schwächen, wie die bereits zu einem früheren Zeitpunkt kritisierte geringe Motorleistung, die ungenügenden Fahrleistungen und zu schwache Panzerung und Bewaffnung zeigten sich während des spanischen Bürgerkrieges 1936-1939 mit aller Deutlichkeit. Das Heer hatte für den Einsatz in der „Legion Condor" die Panzerabteilung 88 (Tarnname

Einzug des Panzerregiment 6 in Neuruppin. Es gehörte zur 3. Panzerbrigade (3. Panzerdivision) die am 15. Oktober 1935 als einer der ersten gepanzerten Großverbände des Heeres zur Aufstellung gekommen war.

Während ein Panzerkampfwagen IV (7,5-cm) (MG) (Sd.Kfz.161), Ausführung A im Schutze eines Hügels in Feuerposition gegangen ist, um lohnende Ziele sofort mit seiner 7,5-cm-Kanone niederzukämpfen oder einzunebeln, gehen die leichten Kampffahrzeuge direkt gegen das Widerstandsnest vor. Diese Aufnahme, die während einer Übung vor dem Krieg entstanden ist, zeigt anschaulich die Taktik des Panzereinsatzes innerhalb der noch mit einer gemischten Fahrzeugausstattung versehenen Panzerabteilungen.

Ein interessantes Beispiel für das Ressortdenken im deutschen Heer: An der Infanterieschule in Döberitz mußten (vermutlich aus Spanien beschaffte) französische leichte Panzer Renault FT 1918 verwendet werden, um das Zusammenwirken von Infanterie und Panzertruppe üben zu können. Aufnahme aus dem Jahr 1938; zu diesem Zeitpunkt verfügte die Panzertruppe bereits über eine ausreichende Zahl moderner Kampfwagen.

„Drohne“) mit Stab, drei Panzer- und einer Transportkompanie aus Freiwilligen gebildet. Nach einer Aufstellung des Reichskriegsministeriums vom 5. November 1937 wurden bis zum 1. November 1937 91 Panzerkampfwagen von Deutschland nach Spanien geliefert, wovon die ersten 32 vor Ende September 1936 eingetroffen sind. Eine weitere Serie von 74 Panzerkampfwagen I kam in der Zeit vom November 1938 bis zum März 1939.

Zu den wichtigsten Lehren aus dem Panzereinsatz in diesem Krieg zählte die 8. Abteilung beim Generalstab des Heeres die Forderung, daß Kampfwagen selbst über schwere Waffen (3,7 - 7,5-cm) verfügen müßten, um die „ . . . feindliche Panzerabwehr schon auf weite Entfernung außer Gefecht setzen oder lähmen zu können (Nebel).“ Über solche Waffen verfügte kein Panzerkampfwagen I. Die in Spanien durchgeführten Nachrüstungen mit 2-cm-Breda-Geschützen behoben diesen Mangel grundsätzlich auch nicht, zumal das Fahrwerk des Panzers schon für die Maschinengewehrbewaffnung keine sonderlich gute Schießplattform darstellte.

Schwächen zeigte der Panzerkampfwagen I weiterhin beim überwinden selbst einfacher Infanteriestellungen; Tankfallen als flache Gruben ausgebildet stellten unüberwindbare Hindernise dar.

Zu schwach erwies sich auch die Panzerung von Wanne, Aufbau und Turm. Gegen die Bodenpanzerung erzielte man bereits mit unter die Wanne geworfenen Handgranaten oder Dynamitladungen durchschlagende Wirkung.

Die Erfahrungen aus dem Spanischen Bürgerkrieg wurden in Deutschland aufmerksam registriert und ausgewertet. Bestätigten sie doch im vollen Umfang die Richtigkeit des Ende 1934 eingeleiteten Entwicklungstrends im deutschen Panzerbau. 1937 erhielt die Truppe den Panzerkampfwagen II (2-cm) (Sd.Kfz.121). Beim Panzerregiment 5 gab es zu dieser Zeit schon die ersten Panzerkampfwagen III (3,7-cm) (Sd.Kfz.141), die ab Frühjahr 1938 durch wenige Panzerkampfwagen IV (7,5-cm) (Sd.Kfz.161) ergänzt werden konnten. Damit ging die Bedeutung des Panzerkampfwagen I (MG) (Sd.Kfz.101) als Kampfpanzer zurück. Es stieg die Zahl der Umbauten und Sonderverwendungen von Fahrzeugen dieses Typs. In Wünsdorf, bei der Panzerlehrabteilung, wurden unter anderem Brückenpanzer und die Bewaffnung mit einem Flammenwerfer erprobt. Größere Bedeutung für die Truppe erhielten die zahlreichen Umbauten zu Unterstützungsfahrzeugen, als Munitionsschlepper, als Panzerjäger und als Trägerfahrzeug für ein 15-cm-Infanteriegeschütz 33, die ab 1940 vorgenommen wurden.

Zum Beginn des Zweiten Weltkrieges am 1. September 1939 waren noch insgesamt 1445 Panzerkampfwagen I vorhanden. Im Feldzug gegen Polen sind 89 als Totalverluste verloren gegangen. Der Rückgang auf 523 Panzerkampfwagen I, die am 15. Mai 1940 bei der Truppe waren, muß vor allem auf das allmähliche Herauslösen dieses Modells zurückgeführt werden. Die Ausstattung der zehn Panzerdivisionen zu Beginn des Feldzuges gegen Frankreich bot deshalb ein sehr unterschiedliches Bild. So verfügte die 1. Panzerdivision nur noch über 24 Panzerkampf- und zwölf Panzerbefehlswagen I. Bei der 4. Panzerdivision waren es noch 160 bzw. zwölf Fahrzeuge. Die 7. Panzerdivision hatte 37, die 9. Panzerdivision 28 Panzerkampfwagen I.

Am 1. Juli 1941, also wenige Tage nach dem Beginn des Feldzuges gegen Sowjetrußland waren insgesamt 843 Panzerkampfwagen vorhanden, davon ein verschwindend geringer Teil, 74 Fahrzeuge, bei der Fronttruppe im Einsatz. Heinz Guderian, der den Panzerkampfwagen I als „Exerzierpanzer” bezeichnet hat, schrieb nach dem Krieg: „Niemand dachte 1932 daran, daß wir eines Tages mit diesen kleinen Übungspanzern an den Feind gehen müßten“. Eine Einschätzung, die der Bedeutung, die dieser Kampfwagen für den Aufbau der deutschen Panzertruppen erlangt hat, nicht gerecht wird. Seine Entwicklung als „Exerzierpanzer“ ist aktenmäßig nicht belegbar und muß deshalb bezweifelt werden. Gleichwohl hat sich das Vorhandensein des leichten und billigen Kampfwagens unter den gegebenen politischen, wirtschaftlichen und militärischen Bedingungen vorteilhaft auf den raschen Aufbau der Panzertruppe ausgewirkt.

Panzerkampfwagen I (MG) (Sd.Kfz.101), Ausführung A im Vorgehen mit einem leichten Maschinengewehrtrupp der Infanterie. Manöveraufnahme aus dem Jahr 1938.

In voller Fahrt! Ein Panzerkampfwagen I (Sd.Kfz.101), Ausführung A während der Ausbildung in der Vorkriegszeit. Er gehörte zum Panzerregiment 3 der 2. Panzerbrigade (2. Panzerdivision), das in Bamberg stationiert war.

Links: Im Frieden waren die Panzerabteilungen in den Stab und vier Panzerkompanien gegliedert. Für den Mobilmachungsfall sah man vor,jeweils die 2. und 6. Kompanie im Standort als Ausbildungspersonal zu belassen, so daß sich für jede Abteilung ein Bestand von 69 Panzerkampfwagen ergab, wozu immer noch 22 vom Typ I gezählt wurden.

Unten: Kompanieausbildung auf dem Truppenübungsplatz Neuhammer am Queis im Jahr 1936.

Die intensive Friedensausbildung förderte nicht nur die Fähigkeit der Panzersoldaten mit der Technik umzugehen. Sie zeigte auch Schwächen der Kampfwagen auf. Dazu gehörten beim Panzerkampfwagen I gebrochene Laufrollen, verbogene Laufwerkhebel und heiß gelaufene Stützrollen. Um Abhilfe schaffen zu können gab die Technische Lehrabteilung an der Schule für Heeresmotorisierung spezielle Kraftfahr-Merkblätter heraus. Sie enthielten Hinweise zur Vermeidung und Behebung von Schäden.

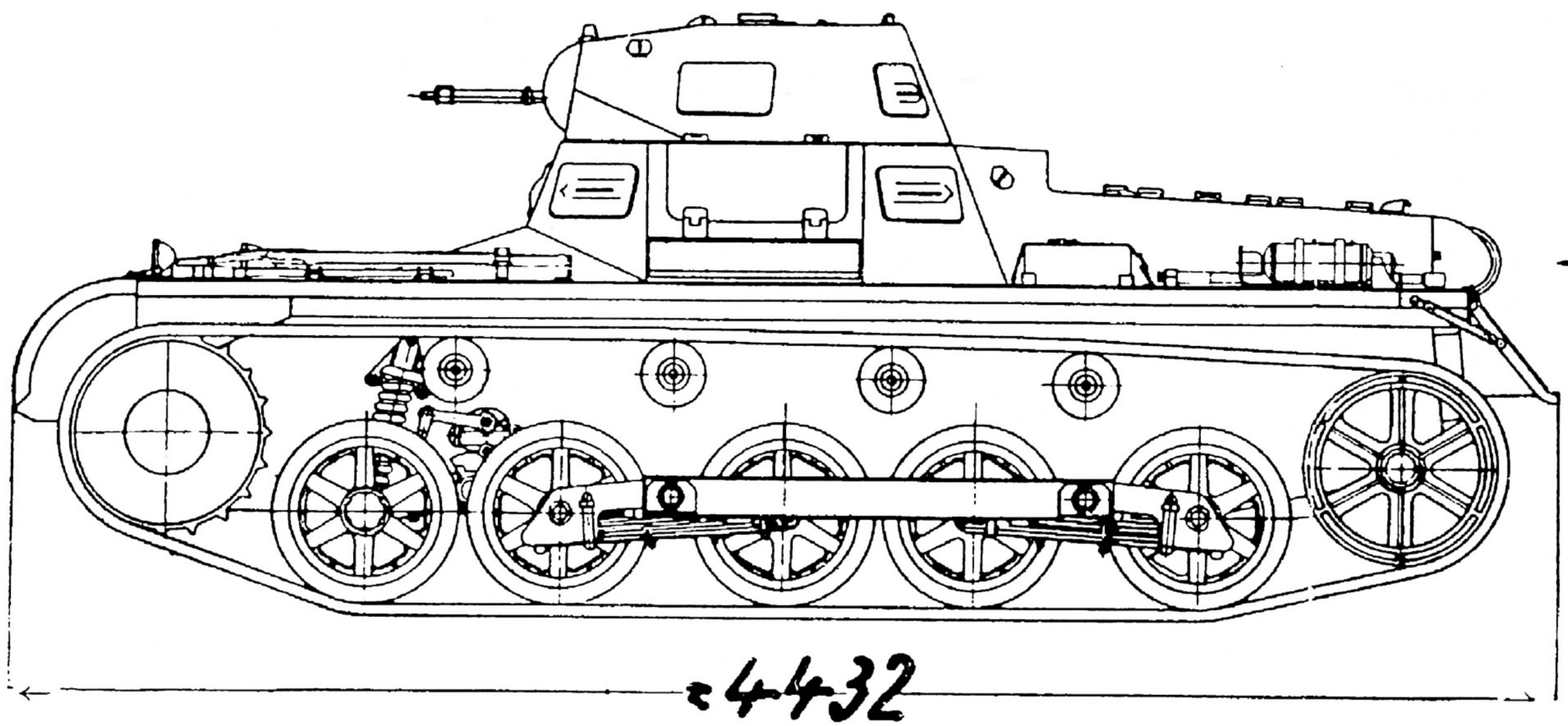
Als übliche Marschgeschwindigkeit für den Panzerkampfwagen I galt am Tage im Normalfall 20 Km/h; in der Nacht waren es 12 Km/h. Schwierige Straßen- Geländeverhältnisse, Wasserhindernisse oder schlechte Sichtverhältnisse verminderten diesen Wert. Grundsätzlich sollten nach den ersten 10 Kilometern Wartungsarbeiten ausgeführt werden, um durch das Fahren aufgetretene kleinere Mängel abzustellen.

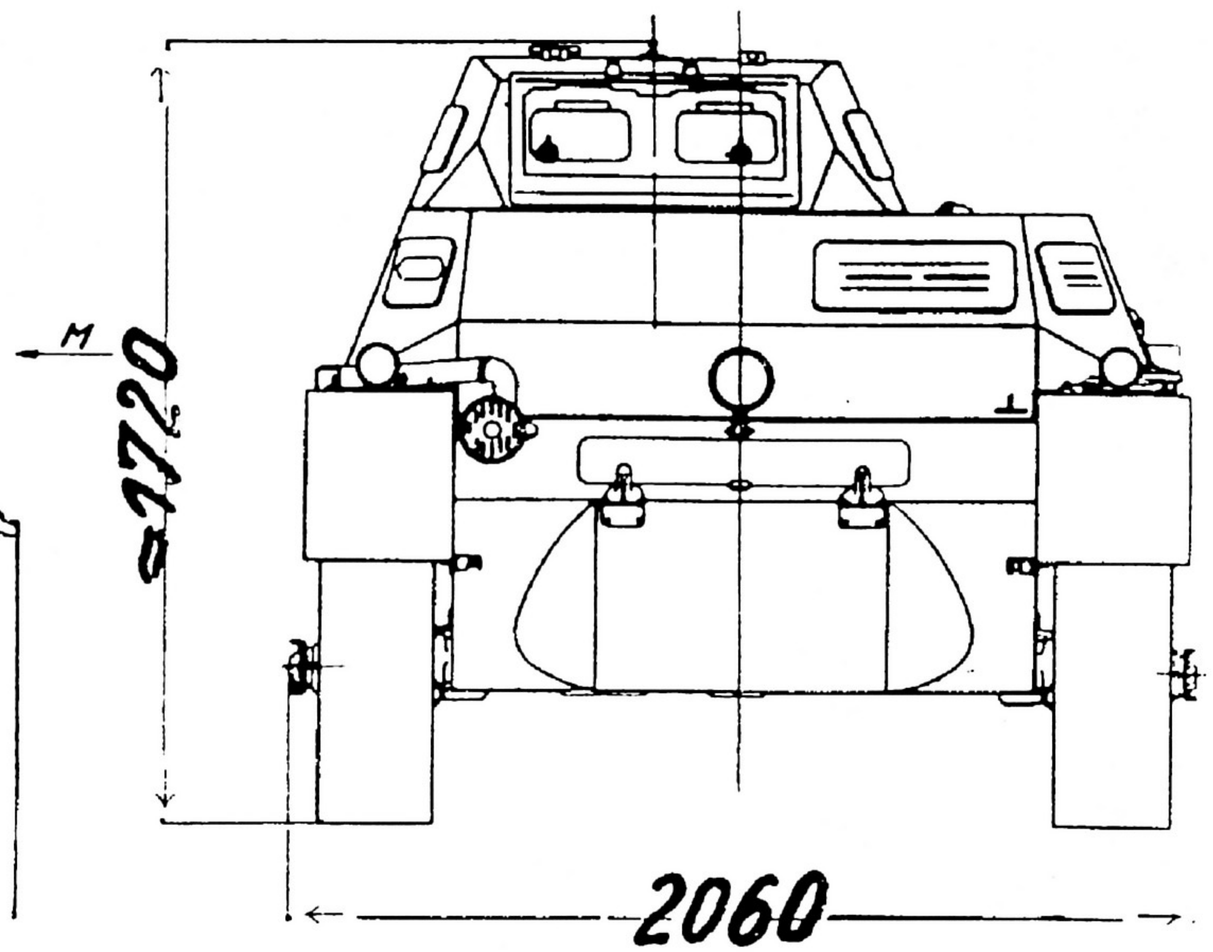
Währen der Manöver im Herbst 1937, an denen die 1. und die 3. Panzerbrigade mit insgesamt 800 Panzerkampfwagen teilnahmen, hatten fehlender Nachschub und die ungenügend wirksame Instandsetzung dem Ansehen der Kraftfahrkampftruppe Schaden zugefügt. Das wiederholte sich im März 1938 beim Einmarsch in Österreich. Im Bild: Eine leichte Panzerkompanie auf dem Truppenübungsplatz Neuhammer am Queis (Schlesien).

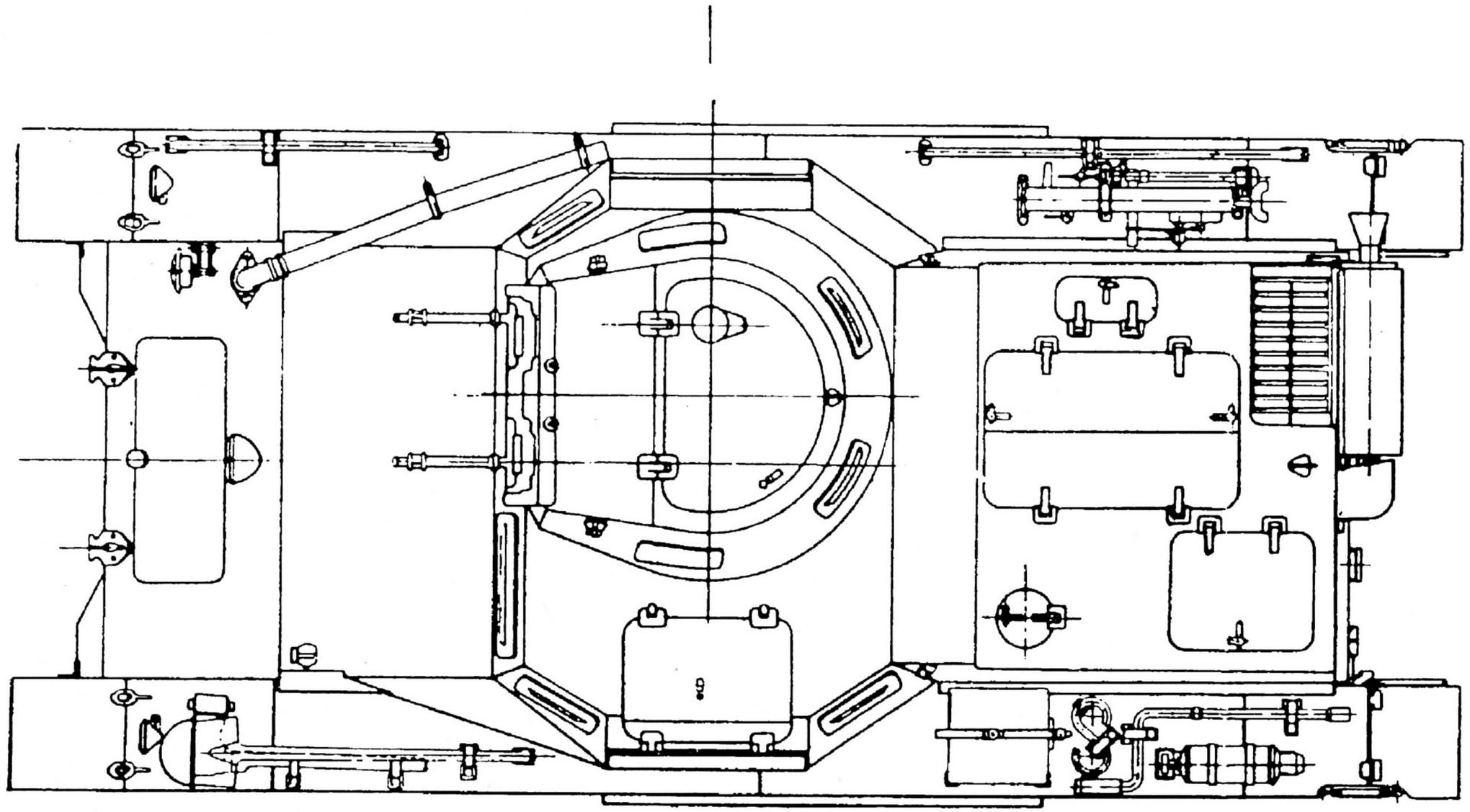
Diese Aufnahme aus dem Jahr 1937 zeigt einen Panzerkampfwagen I (MG) (Sd.Kfz.101), Ausführung B neben einem Panzerkampfwagen II (2 cm) (Sd.Kfz.121), Ausführung b. Mit dem Panzer II war lediglich die schon beim „Kleintraktor" gestellte Forderung nach einem leichten Kampfwagen mit panzerbrechender Waffe erfüllt worden. Die Diskussion über das Erscheinungsbild künftiger Panzerwagen kam so schnell nicht zur Ruhe. Das Allgemeine Heeresamt verlangte im Januar 1936 erneut Maschinengewehrpanzer; der Chef des Generalstab des Heeres General Ludwig Beck forderte am 30. Januar des Jahres, zwei Drittel der Kampfwagen in den leichten Kompanien mit dem 3,7-cm-Geschütz zu bestücken.

In Spanien kamen Panzerkampfwagen I beider Ausführungen im Rahmen einer Lehrtruppe (Panzerabteilung 88 „Drohne") für die nationalspanische Armee zum Einsatz. Hier konnten wertvolle technische Erfahrungen gesammelt werden. Es zeigte sich aber auch das aus den örtlich begrenzten Verhältnissen einseitige, ja sogar falsche Schlußfolgerungen gezogen wurden. Besondere Schwierigkeiten bereitete die Nutzung von Funkgeräten aus den Panzerfahrzeugen.

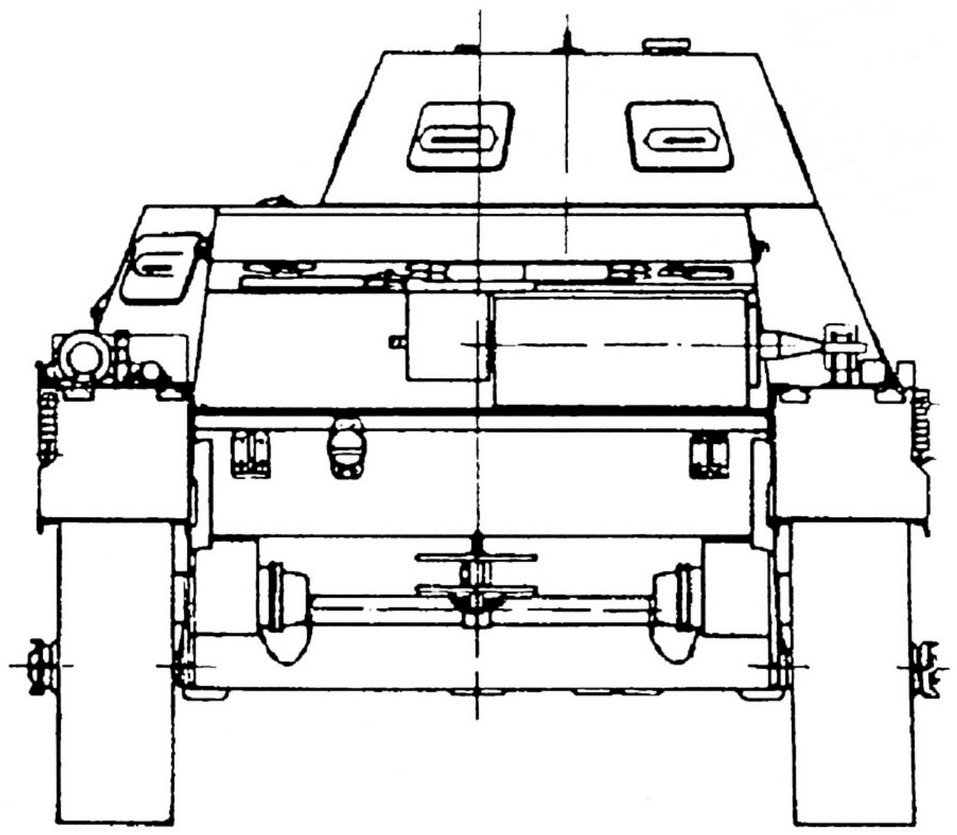
Beide Aufnahmen entstanden 1939 und zeigen Panzerkampfwagen I mit spanischen Besatzungen.







Ansicht in Richtung M



Pioniere und Panzer während einer gemeinsamen Übung vor dem Krieg. Für das Überwinden großer Sprengtrichter wurde der Bau behelfsmäßiger Spurleiterbrücken mit einer oder zwei Mittelunterstützungen empfohlen. Auch abwerfbare Faschinenbündel sind erprobt worden.

Soldaten einer Nachschubkolonne lassen sich vor einem Panzerkampfwagen I (MG) (Sd.Kfz.101), Ausführung B fotografieren. Im Vergleich mit den Personen aber auch den dahinter abgestellten Lastkraftwagen ist die geringe Höhe des Kampfwagen (1,72 m) gut zu erkennen.

Bei neuen Motoren erstmals nach 400 km, dann nach 600 km, später alle 1000 km Öl im warmen Zustand ablassen. Ölfilter reinigen, neues Öl einfüllen.

a) bei normalem Staubanfall alle 500 km.

b) bei größeren Fahrstrecken oder starkem Staubanfall täglich bzw. alle 150 km vollständig unter Verwendung von Kraftstoff reinigen. Besonders den großen Feinfiltereinsatz nach dem Auswaschen nochmals mit reinem Kraftstoff durchspülen.

Feinfiltereinsatz mit Motorenöl tränken und Behälter bis zur Marke mit Motorenöl auffüllen.

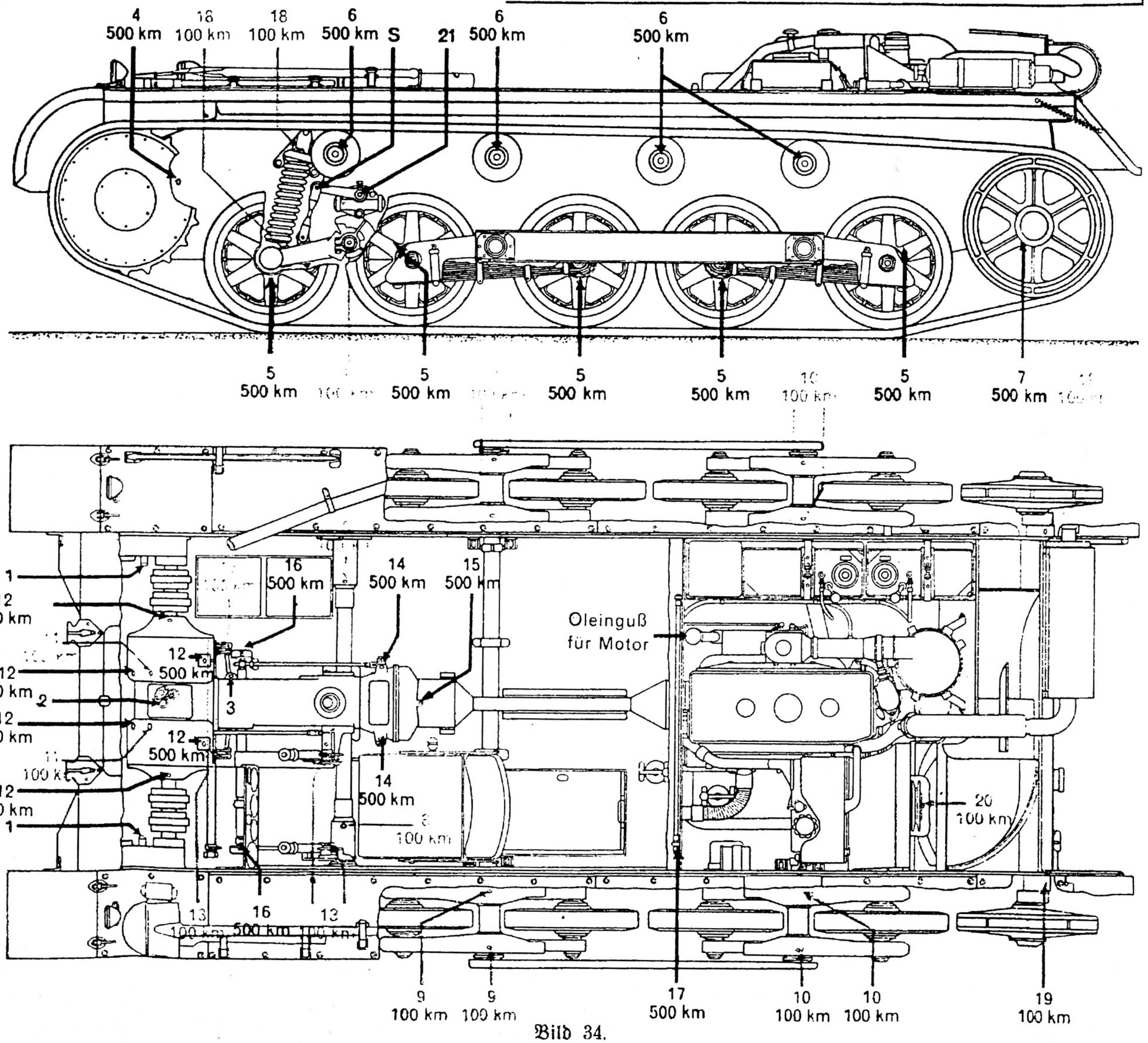


Bild 34.

Schmierplan für Pz.Kpfw. I (M.G.) (Ausf. B).

Sommer und Winter	der Firma
Gargoyle A.F	Deutsche Vakuum Öl A.-G.
Aero Shell leicht	Rhenania-Ossag Mineralölwerke A.-G.
Motanol S	Deutsche Gasolin A.-G.
Viscobil D	Deutsche Petroleum A.-G.

Fahrgestell:

Nr. der Schmierstelle	Getriebeöleinfüllung	Einfüllstellen
1	Seitenvorgelege	2
2	Kupplungslenkgetriebe	2
3	Schaltgetriebe	1

Getriebeöle:

Sommer	bei unter −10° Außentemperatur	der Firma
EPX	EPX −1 „ AF	Deutsche Öl A.-G.
HDS	HDS+1 „ Aero Shell leicht	Rhenania-Ossag Mineralölwerke A.G.

Ölprüfung wöchentlich. Für Schmierstelle Nr. 3 Ölwechsel bei neuem Fahrgestell nach den ersten 500 km.

Schmierfette:

Nr. der Schmierstelle	Fettschmierstelle	Einfüllstellen	der Firma
4	des Seitenvorgeleges	1	Christian Arens Köln-Nippes. Einheitsfett Kompressol. Nr. 2.
5	der Laufrolle	10	
6	der Stützrolle	8	
7	des Leitrades	2	
8	der vorderen Rohrachse	4	Deutsche Vakuum Öl A.-G., Hamburg. Einheitsfett 1413
9	der mittleren Rohrachse	4	
10	der hinteren Rohrachse	4	
11	Kupplungslenkgetriebe	2	
12	Kupplungslenkgetriebe	6	
13	Hebellenkung	4	Rhenania-Ossag-Mineralölwerke A.-G. Hamburg. Einheitsfett 2070.
14	Kupplungswelle	2	
15	Zwischenwelle	1	
16	Fußhebelwerk	2	
17	Vergasergestänge	1	Eine Vermischung dieser Fette ist unbedingt zu vermeiden.
18	Federung der Einzelrolle	4	
19	Leitradaufhängung	2	
20	Lüfter	1	

Fahrgestell:

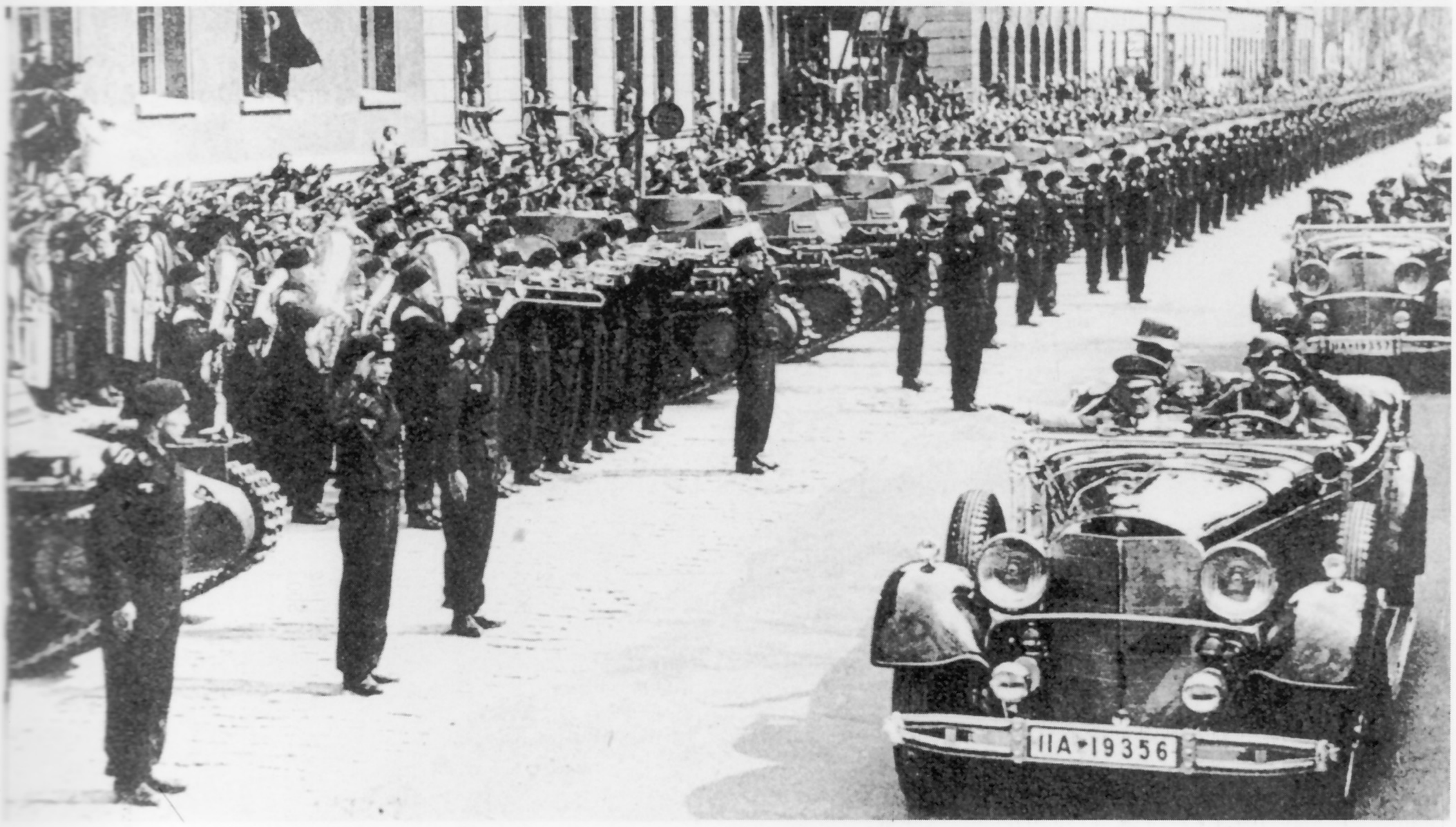
Alle 100 km } Fettschmierung
Alle 500 km }

Stoßdämpfer:

Wöchentlich (spätestens alle 500 km) prüfen. Schraube S lösen, Stoßdämpfer auf toten Gang durch Auf- und Abwärtsbewegen des Hebels prüfen. Bei Spiel „Stoßdämpferöl der Firma Boge" in 21 nachfüllen. Beim Nachfüllen Hebel auf- und abwärtsbewegen, damit Luft gegebenenfalls entweichen kann.

Diese Aufnahme aus dem Jahr 1937 zeigt eine Kolonne mit Panzerkampfwagen I auf dem Marsch durch Potsdam. Die neugebildete Kraftfahrkampftruppe wurde als Zeichen wiedererungener Wehrhoheit gern in der Öffentlichkeit präsentiert.

Originaltext aus der Zeitschrift „Die Wehrmacht" Nr. 19/1937: „Der Führer und Reichskanzler Adolf Hitler vor der modernsten Formation des neuen Heeres - der Panzerwaffe".



Das Heer stellte für den deutschen Angriff auf Polen im September 1939 etwa 2400 Panzerkampfwagen bereit. In der Masse waren es Panzerkampfwagen I und II. Erfolge konnten mit den leichten Panzern vor allem dort erzielt werden, wo es gelang, nach Reiterart in rückwärtige Gebiete vorzustoßen. Von den insgesamt vorhandenen 1445 Panzer-kampfwagen I gingen nur 89 als Totalverluste verloren.

Leichte Panzerkampfwagen werden zum Angriff bereitgestellt. Polen, September 1939.

Schemenhaft sind die Umrisse eines Panzerkampfwagen I zu erkennen. Das Bild entstand im September 1939 im Verlaufe eines Nachtgefechtes mit polnischen Einheiten beim Panzerregiment 5 (3. Panzerdivision).

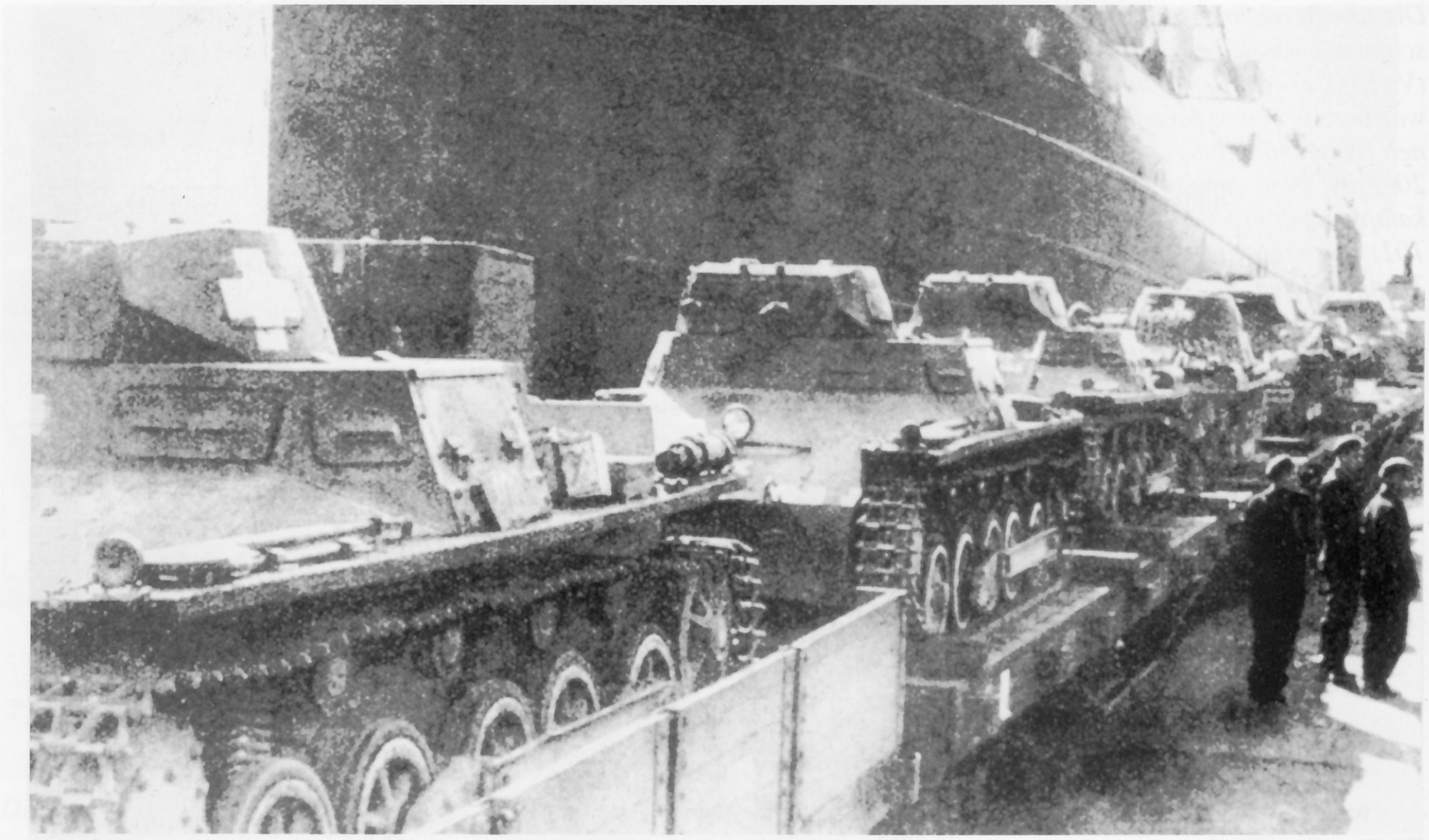
Kampfwagen des Panzerregiments 5 gehen über den Narew, Aufnahmen vom September 1939.

Die 4. Panzerdivision hatte Ende August 1939, unmittelbar vor dem Angriff auf Polen über 305 Panzerkampfwagen verfügt, die in der 5. Panzerbrigade zusammengefaßt waren. 136 davon waren Fahrzeuge vom Typ I. Im Einsatz machte sich dann die kurze Ausbildungszeit nachteilig bemerkbar; die Division war erst im November 1938 in Würzburg an Stelle der nach Wien verlegten 2. Panzerdivision aufgestellt worden.

Panzerkampfwagen I (MG) (Sd.Kfz.101), Ausführung B der 4./Panzerregiment 5 während einer Rast in Polen. Gut erkennbar die zunächst mit weißer Farbe aufgebrachten Balkenkreuze. Sie erwiesen sich zu auffällig, dienten der polnischen Panzerabwehr wohl häufig auch als Hilfe beim Anrichten und wurden noch im Feldzugsverlauf eingetönt.

Die alte Bezeichnung Maschinengewehrkampfwagen (Vs.Kfz 617) für den Panzer I war bereits in den Allgemeinen Heeresmitteilungen vom 20. April 1936 durch Panzerkampfwagen I (MG) (Sd.Kfz. 101) ersetzt worden. Bei der Truppe blieben beide Sprachregelungen im Gebrauch.

Bei diesem Panzerkampfwagen I (MG) (Sd.Kfz.101), Ausführung B mit der Fahrgestellnummer 13558 ist recht gut das Signalhorn Bosch zu erkennen, welches eine ältere Ausführung (vergleiche Abbildung oben) ersetzte.



Rücktransport der in Polen eingesetzten Panzer auf dem Wasserweg über die Ostsee. In den Heimatgarnisonen wurde energisch an der Wiederherstellung der vollen Einsatzbereitschaft gearbeitet; die Panzerverbände sollten auch im Feldzug gegen Frankreich eine entscheidende Rolle spielen. Bereits Ende Oktober 1939 ist erneut Marschbereitschaft befohlen worden.

Ein Panzerschütze neben seinem Panzerkampfwagen I (MG) (Sd.Kfz.101), Ausführung B. Das Verhältnis Mensch-Technik wurde in einem zeitgenössischen Text wie folgt dargestellt: „Jede Waffe prägt den Typ des Kämpfers, der sich ihrer bedient. Herr der Maschine zu sein, nicht ihr Knecht, ist die Losung des Panzerfahrers. Motorkraft und Panzer sind das Mittel, die Waffe an und in den Feind zu tragen“.

Im Frankreichfeldzug erfolgte der Einsatz der 7. Panzerdivision, die erst am 18. Oktober 1939 durch Umgliederung der 2. leichten Division entstanden war, bei der 4. Armee im Ardennenabschnitt. Sie verfügte am 10. Mai 1940 u.a. über 37 Panzerkampfwagen I und 48 Panzerkampfwagen 38 (t).

Leichte Panzerkampfwagen waren in den leichten Zügen der Panzerabteilungen anzutreffen. Ihre Aufgabe war es in der Front oder der offenen Flanke der Abteilung Gefechtsaufklärung zu betreiben. Bei Bedarf konnten sie dabei durch Panzerkampfwagen der leichten Kompanien der Abteilung verstärkt werden.

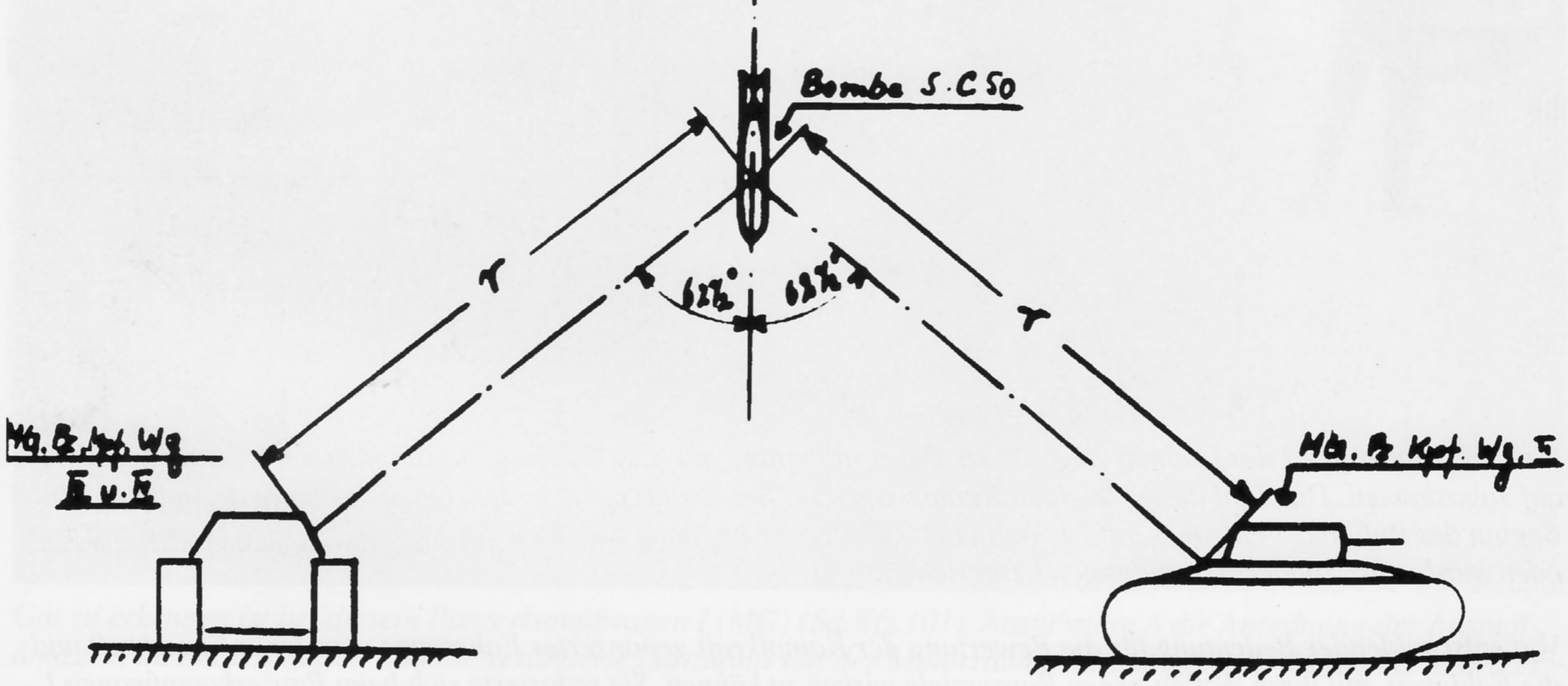
Gut zu erkennen ist bei diesem Panzerkampfwagen I (MG) (Sd.Kfz.101), Ausführung A die Anordnung der Auspuffanlagen, an beiden Seiten und die veränderte Luftzufuhr auf der Motorraumabdeckung. In der Mitte das Nebelkerzenabwurfgerät. Frankreich 1940.

Dieser völlig ausgebrannte Panzerkampfwagen I (MG) (Sd.Kfz.101) muß zu den Totalverlusten an Panzerfahrzeugen im Frankreichfeldzug gezählt werden. Die hochvergüteten Panzerbleche waren ausgeglüht und hatten ihre so Schutzwirkung weitestgehend eingebüßt. Aufnahme vom Juni 1940.

Panzerkampfwagen I des leichten Zuges einer Panzerabteilung am 8. April 1941 im Raum Ni`s während des Angriffs auf Jugoslawien. Die Zahl dieser leichten Kampfwagen im Bestand der Panzerdivisionen verminderte sich bis zum Beginn des Rußland-Feldzuges auf 74. Weit über 700 Panzer I befanden sich für Ausbildungszwecke beim Ersatzheer oder wurden für Sonderverwendungen hergerichtet.

Von entscheidender Bedeutung für die Bewertung der Kampfkraft gepanzerter Fahrzeuge war deren Feuerkraft und die Fähigkeit, mit ihren Waffen gegen Panzerziele wirken zu können. Sie reduzierte sich beim Panzerkampfwagen I auf die beiden Maschinengewehre 13 K und eine Durchschlagleistung gegen Panzerstahl, die auf 500 Meter bei 3 mm lag. Das war im Kriegsjahr 1941 zu wenig.

Bereits im November 1935 führte das Heereswaffenamt/ Waffenprüfwesen 1/IV in Kummersdorf Sprengversuche mit 10-Kg-Bomben SC-10 am Panzerkampfwagen I durch. Im Juni 1936 wurden die Versuche mit SC-50-Bomben fortgesetzt. In beiden Fällen kamen die Kampfwagen aus dem Kontingent der Kraftfahrkampftruppe, wo sie dringend benötigt wurden. Das unterstreicht welche Bedeutung derartigen Versuchen beigemessen wurde.



In Spanien sind einige Panzerkampfwagen I der A-Ausführung mit dem 69 Kg schweren und 1870 mm langen 2-cm-Maschinengewehr Breda Modell 35 bewaffnet worden. Zum Verschuß kamen Spreng- und Panzergranaten, letztere gegen leichte Panzer bis auf 300 m. Das war von Vorteil im Kampf gegen die Panzer der Republikaner, die aus Rußland geliefert wurden.

Unten: Vom kleinen Panzerbefehlswagen (Sd.Kfz.265) gab es nur sechs Fahrzeuge auf dem Fahrgestell der A-Ausführung. Vermutlich nur als Einzelexemplar existierte dieser Befehlswagen.

Rechts ein behelfsmäßiger, unter Verwendung eines normalen Panzerkampfwagen I (MG) (Sd.Kfz.101), Ausführung A hergestellter Panzerbefehlswagen beim Kraftfahrlehrkommando in Zossen. Aufnahme vom Sommer 1936.

Vom kleinen Panzerbefehlswagen (Sd.Kfz.265) auf dem Fahrgestell der B-Ausführung sind insgesamt 184 Stück hergestellt worden. Die frühe Ausführung, ohne Kommandantenkuppel, kam in Einzelexemplaren in Spanien bei der Panzerabteilung 88 zum Einsatz.

Kleine Panzerbefehlswagen (Sd.Kfz.265) waren beim Stab des Panzerregiments (drei Fahrzeuge), beim Stab der Panzerabteilung (zwei Fahrzeuge) und in den Panzerkompanien (ein Fahrzeug) vorgesehen. Im Bild der Befehlswagen des Kompaniechefs vor der Panzerkompanie während einer Feldparade. Aufnahme aus der Vorkriegszeit.

Aufstellung einer leichten Panzerkompanie mit drei Zügen Panzerkampfwagen I, einem Zug mit Panzerkampfwagen II und einem Panzerbefehlswagen (Sd.Kfz.265) (.../) mit kleiner Kommandantenkuppel. Dahinter die Fahrzeuge des Kompanietroß.

Der kleine Panzerbefehlswagen (Sd.Kfz.265) hatte ein Gesamtgewicht von 5,88 t. Drei Mann Besatzung fanden im Fahrzeug Platz (Kommandant, Funker, Fahrer). Zur Ausrüstung gehörten bei Verwendung als Kompanie-Chefpanzer ein 20-Watt-Sender c und zwei UKW-Empfänger. Die beiden Empfänger wurden etwa ab 1939 gegen den UKW-Empfänger e ausgetauscht. Charakteristisch war die 2 m lange Stabantenne mit dazugehöriger Antennenschutzrinne (in Fahrtrichtung rechts). Vereinzelt waren andere Antennenformen anzutreffen.

Erste Überlegungen zur Schaffung gepanzerter Befehlsfahrzeuge für Regiments- und Abteilungskommandeure sowie Kompaniechefs hatte es beim Heereswaffenamt schon 1934 gegeben. Ziel war es in den Panzerverbänden die Führung über Funk zu ermöglichen.

Im Kriegsverlauf sind auch kleine Panzerbefehlswagen (Sd.Kfz.265) als Führungsfahrzeuge in Fla- und Panzerjägerabteilungen des Heeres und der Waffen-SS verwendet worden.

In einer Verwendung behielten Panzerkampfwagen I ihre Bedeutung bis zum Kriegsende: als Fahrschulpanzer in den Panzerersatz- und Ausbildungsabteilungen des Heeres und an den Motorschulen des Nationalsozialistischen Kraftfahrerkorps (N.S.K.K.). Es gab verschiedene Ausführungen; die Verwendung war auch mit Propan-Butan-Gasgemisch und mit Holzgasgenerator möglich.

Ohne Aufbau und Turm wog der Fahrschulpanzer I A (LaS Krupp) etwa 3,5 t. Im Fahrerraum fanden neben dem Fahrlehrer mehrere Fahrschüler Platz.

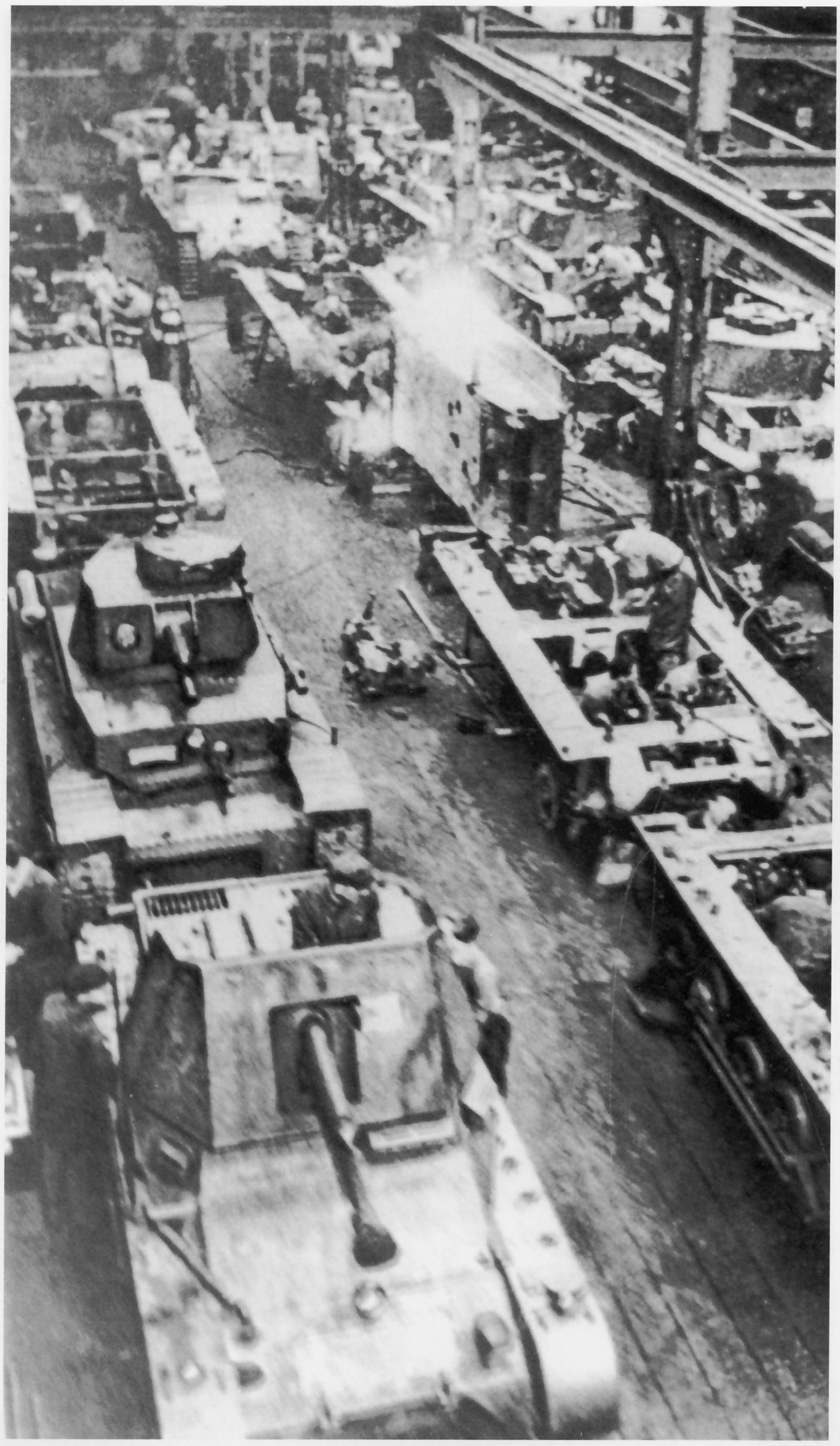
Zwischen dem November 1936 und November 1938 kamen 164 Instandsetzungskraftwagen I zur Auslieferung. Durch Umbauten bei der Truppe ist der Stauraum zur Mitführung von Werkzeug und Ersatzteilen vergrößert worden. Verwendet wurden die Fahrzeuge in den Instandsetzungstrupps (I-Trupp). Ein Teil fand später Verwendung in Fahrschulen.

Oben: In der Sturmgeschützbatterie 660, die im April 1940 in Zinna zur Aufstellung kam, wurden an Stelle der leichten gepanzerten Munitionskraftwagen (Sd.Kfz.252) Munitionspanzer I (Sd.Kfz.111) mit Sonderanhänger 32 verwendet. Im Mai 1941 ist ein Bestand von 51 Fahrzeugen dieses Typs angegeben. 1942 befanden sich bei der 1.SS-Panzergrenadierdivision „LAH" eine größere Anzahl Munitionspanzer I.

Rechts:
Breite Verwendung fanden Umbauten des Panzerkampfwagen I bei den Panzerpionierbataillonen. Bekannt geworden sind Ladungs- und Brückenleger, Flammenwerferpanzer. Daneben gab es verschiedene Ausführungen von Pionierpanzerwagen I.

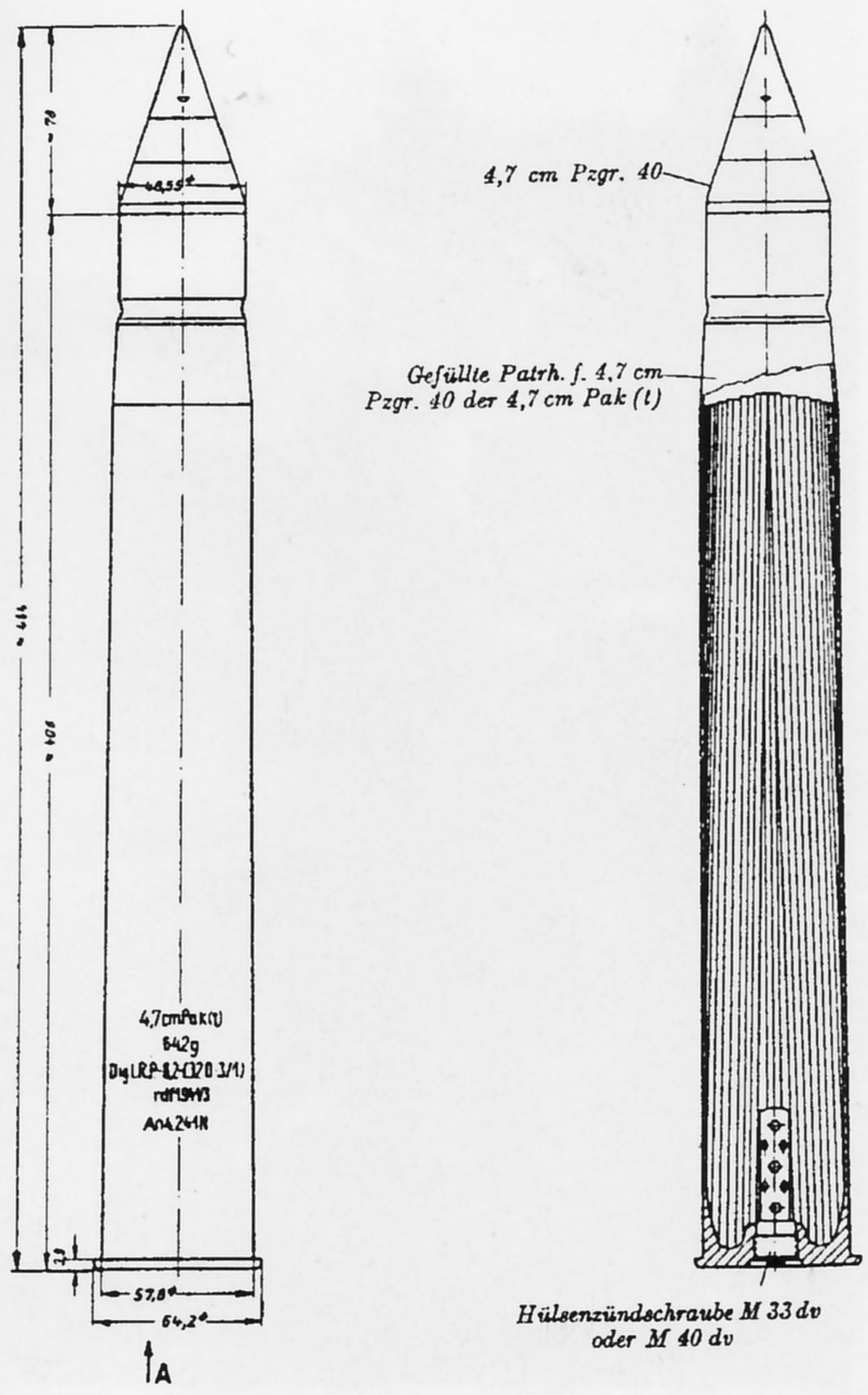
In den Stäben der Panzerabteilungen gab es bereits im Frankreichfeldzug 1940 spezielle Krankenpanzerwagen in denen der Abteilungsarzt mitfuhr um die Bergung und medizinische Behandlung Verwundeter auf dem Gefechtsfeld durchführen zu können. Im Bild ein solches Fahrzeug beim Übergang über die Maas.

Bereits 1941 wurden im Fla-Bataillon 614 drei Kompanien mit je acht 2-cm-Flak 38 L/55 auf Fahrgestell Panzerkampfwagen I, Ausführung A ausgerüstet. Den Umbau hatten die Firmen Alkett in Berlin-Tegel und Daimler-Benz in Berlin-Marienfelde besorgt. Zu jeder Selbstfahrlafette gehörte ein Munitionspanzer I. Die Aufnahme ist im Frühjahr 1942 an der Ostfront entstanden.



Links:
Bei den Firmen Daimler-Benz und Skoda wurden zwischen dem März 1940 und Februar 1941 202 Panzerkampfwagen I der B-Ausführung mit einer 4,7-cm-Pak (t) L/43,4 und einem festem aber nach hinten und oben offenen Panzeraufbau versehen. Im Mai 1940 waren vier Panzerjägerabteilungen (Nr. 521, 616, 643 und 670) mit je 18 4,7-cm-Pak-Selbstfahrlafetten vorhanden. Sie gehörten zu den Heerestruppen

Rechts:
Die 4,7-cm-Panzergranatpatrone 40 wurde nach deutschen Grundsätzen für die aus tschechischen Beständen übernommenen 4,7-cm-Panzerabwehrgeschütze gefertigt. Auf 500 m Entfernung konnten damit 58 mm Panzerstahl durchschlagen werden (Panzergranatpatrone 36 (t) = 47 mm).
In Entwicklung war 1942 auch eine Stielgranate (t) mit der 180 mm Panzerstahl durchschlagen werden konnten.



Hülsenbenennung (eingeprägt)

Geschoßart (mit weißer Farbe aufgetragen)

Beide Aufnahmen sind im Verlauf des Frankreichfeldzug im Mai und Juni 1940 entstanden. Hier und in Nordafrika genügte die tschechische 4,7-cm-Pak den Anforderungen zur Panzerbekämpfung. Ein Jahr später, auf dem russischen Kriegsschauplatz zeigte sich, daß dieses Geschütz im Kampf gegen die modernen Panzer der Roten Armee wenig Aussicht auf Erfolg hatte.

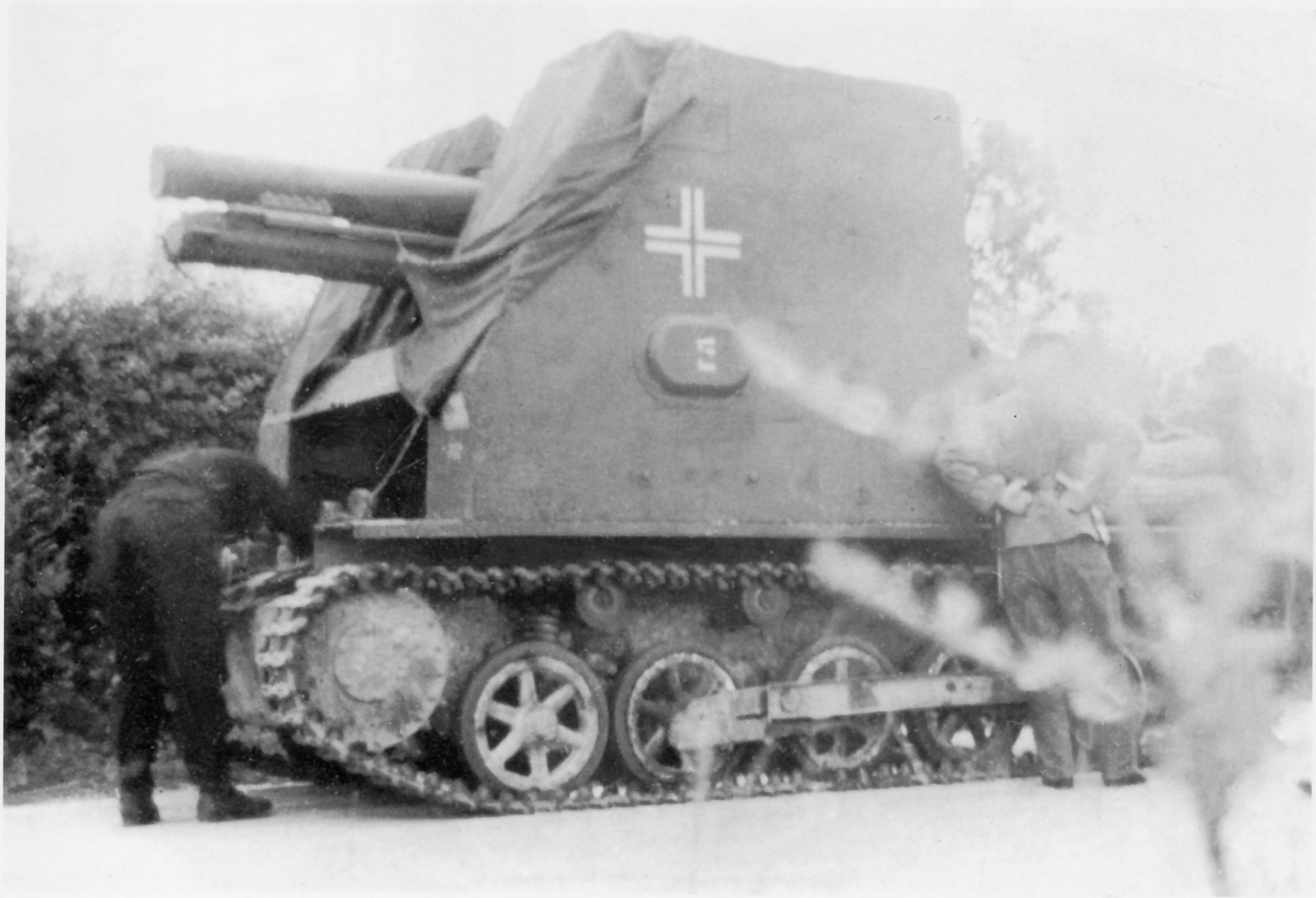
Das zulässige Gesamtgewicht des Panzerjäger I ist mit 6,4 t angegeben, die maximale Geschwindigkeit mit 42 Km/h. Bei einer Gesamthöhe von 2,26 m ergab sich eine Feuerhöhe von 1,72 m. Auch diese Aufnahme ist 1940 in Frankreich gemacht worden, als die Fahrzeuge einer Panzerjägerabteilung eine Kolonne französischer Kriegsgefangener überholen.

Die tschechische 4,7-cm-Pak hatte eine Rohrlänge von 2040 mm. Bis 6000 m weit konnte als Geschütz schießen. Im direkten Richten lag die Schußweite bei etwa 800 m. Für die zweiköpfige Bedienung bot die 14,5 mm dicke Aufbaupanzerung Schutz vor Granatsplittern und dem Beschuß aus Infanteriewaffen. Aufnahme aus dem Rußlandfeldzug 1941; sie zeigt einen Panzerjäger I im Industriegebiet von Kriwoi Rog.

Die Firma Altmärkische Kettenwerk GmbH in Berlin-Tegel (Alkett) übernahm ab Februar 1940 den Umbau von 38 Panzerkampfwagen I B-Fahrgestellen zu Selbstfahrlafetten mit dem 15-cm-schweren Infanteriegeschütz 33.

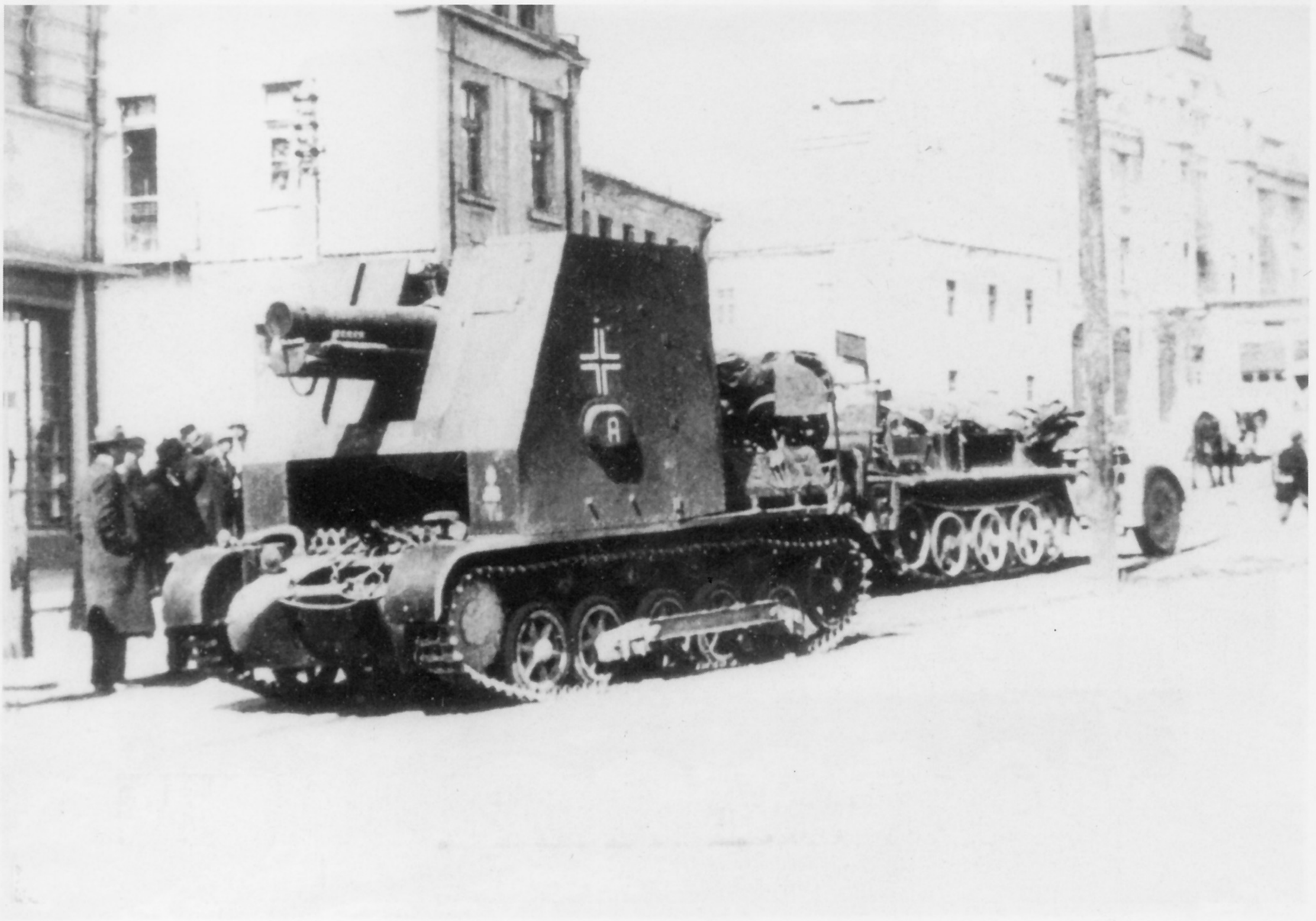
Das Panzerfahrgestell erhielt einen festen Panzeraufbau aus 10 mm dicken Stahlplatten. Die Aufnahme zeigt das Aufsetzen des kompletten, 1550 Kg schweren Infanteriegeschützes. Für diesen Zweck mußte die Bedienung das Fahrzeug auf den abgelegten Gleisketten unter das Geschütz schieben. Ein interessantes Foto, welches im Frühjahr 1941 bei der 9. Panzerdivision entstanden ist.

Im Mai 1940 verfügte das Heer über sechs schwere Infanteriegeschützkompanien (Nr. 701 bis 706), die mit je sechs 15-cm-schweren Infanteriegeschützen 33 (Sf.) ausgerüstet waren. Sie sind den Schützenregimentern einiger Panzerdivisionen zugeteilt worden



Beim Schützenregiment 1 der 1. Panzerdivision befand sich im Frankreich- und im Rußlandfeldzug die schwere Infanteriegeschützkompanie 702 mit sechs 15-cm-schweren Infanteriegeschützen 33 auf Panzerkampfwagen I B-Fahrgestell. Diese klobig und unbeholfen wirkende Fahrzeug war das Vorbild der ab 1943 hergestellten 15-cm-schweren Infanteriegeschütze 33 (Sf.) auf Panzerkampfwagen 38 (t) (Sd.Kfz.138/1).

Die komplette Selbstfahrlafette wog 8,5 t und konnte 38 Km/h schnell fahren. Nachteilig erwies sich die Fahrzeughöhe, die mit 3,35 m angegeben ist. Dabei muß bedacht werden, daß diese Konstruktion zu den Infanteriewaffen zählt und die Schützenbataillone artilleristisch unterstützen sollte.



Das 15-cm-schwere Infanteriegeschütz konnte 38 Kg schwere Sprenggranaten bis 4700 m weit schießen. Deren Spreng- und Splitterwirkung war beachtlich. Daneben gab es Nebel- und Hohlladungsmunition.

Der Panzerkampfwagen I prägte in den Jahren vor dem Zweiten Weltkrieg auf Manövern und Paraden das Erscheinungsbild des Heeres. Dem entsprechend war seine Darstellung in der Presse, in der Literatur, auf zeitgenössischen Postkarten und im Film.

Waffen-Arsenal Sonderband S-48
Verkaufspreis: DM 19,80 / öS 145,-- / sfr 19,00

Ein Panzerkampfwagen I (MG) (Sd.Kfz.101), Ausführung B im Juni 1940 während des Feldzuges in Frankreich.

PODZUN-PALLAS-VERLAG • 61200 Wölfersheim-Berstadt